

Yaroslava Kobalová



Ratt smörjning;

tt
gninje

RÄTT SMÖRJNING

AV MOTORFORDON SAMT BÅT-
OCH UTOMBORDSMOTORER

75 %

av samtliga reparationskostnader kunna undvikas genom rätt smörjning. Denna broschyr redogör i korthet för de erfarenheter och framsteg, som under mer än 67 års tid gjorts i fråga om framställning och användning av smörjolja av hög kvalitet

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

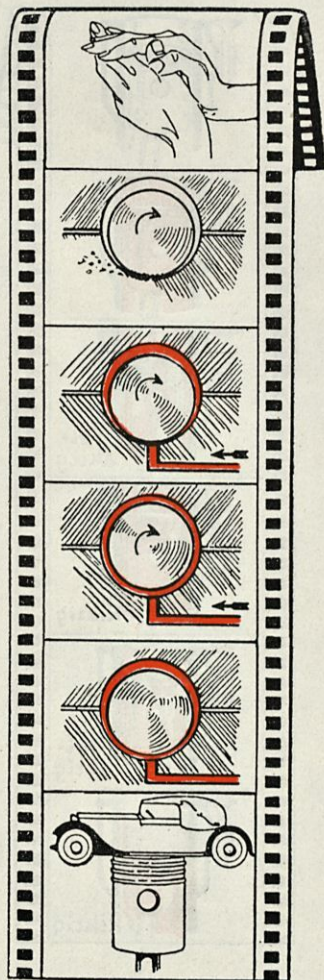
	Sid.
Vad oljan måste uträtta	5
Hur rätt olja utväljes	8
Hur och varför smörjoljan försämras i motorn	9
Vad är Gargoyle Mobiloil	12
Oljans hygien	12
Oljeombyte	14
Smörjning av växellåda och differential	15
Hur chassiet smörjes	17
Gargoyle Mobilgreases och deras användning	18
Andra smörjningspunkter å chassiet	26
Bromsvätska, stötdämparoljor, etc.	27
I vilka märken förekommer Gargoyle Mobiloil	30
Varför rekommendera bilfabrikanterna en förstklassig smörjolja	31
Smörjning av motorecyklar	33
Smörjning av växellådan å motorecyklar	37
Kedjornas smörjning	38
Gargoyle-Tabellen	40
Personbilar	42
Lastvagnar och bussar	47
Båt- och utombordsmotorer	50
Traktorer	51
Motorecyklar	52
I vilka förpackningar finnes Gargoyle Mobiloil	53
Kapacitets- och chassissmörjningstabell	54—61

VAD OLJAN MÅSTE UTRÄTTA

Oljans uppgift i motorn är att åstadkomma smörjning, tätning och kylning. Hur detta sker och vad som blir följden, om oljan icke fullgör sin skyldighet framgår bättre än av långa utredningar av de infogade bilderna.

Om Ni gnider handflatorna mot varandra alstras på grund av friktionen värme. På samma sätt uppstår friktion och värmeutveckling i en motors lager, om icke friktionsytorna äro helt täckta av en oljehinna.

För att undgå torrfraktion och slitage är det nödvändigt att friktionsytorna äro helt täckta av en obruten oljehinna. För att förstå för vilka påfrestningar denna oljefilm utsättes påminna vi om att trycket på kolven under arbetsslaget kan bli lika stort som hela vagnens vikt. Endast en verkligt förstklassig olja kan motstå detta tryck och bilda en tillräckligt stark hinna, som förblir obruten även under de svåraste ansträngningar. Med en god olja bibehålles en tunn oljefilm även när motorn

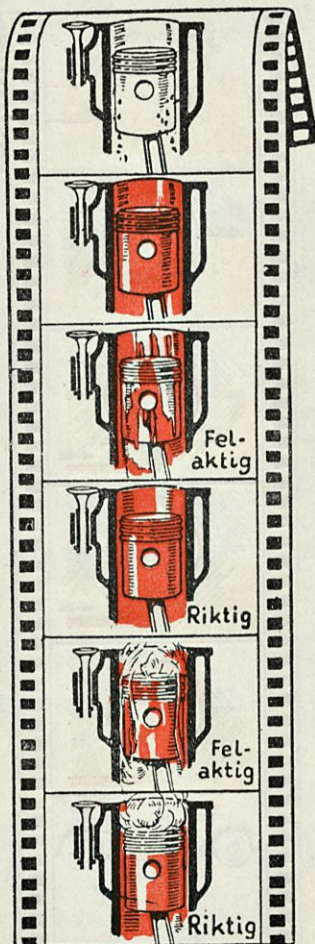


stoppas. Härigenom undvikes torrfriktion vid starten. Detsamma gäller i stort sett ifråga om cylindermörj-

ningen. Fordringarna på oljan äro dock här ännu större. Utan olja i cylinderloppen skulle motorn icke kunna gå många varv, förrän varmgång och hopskärning inträffade. Oljan måste bilda en tunn obruten hinna över hela cylinderytan för att förhindra metallisk kontakt mellan kolven och cylinderväggen. En olämplig olja förmår icke bilda denna obrutna oljefilm, utan pressas sönder under inverkan av de höga trycken mellan kolv- och cylindervägg. Följden blir metallisk friktion på de torra ställena med åtföljande slitage.

Endast en förstklassig olja kan bilda den obrutna oljehinna, som är ett villkor för lång livslängd och minimum av slitage. En god olja stannar även bättre kvar på cylinderväggarna sedan motorn stannat och oljetillförseln från vevhuset upphört. Man behöver således icke befara torrfriktion, när motorn på nytt startas.

En obruten oljefilm är vidare en förutsättning för fullkomlig tätning vid kolvringarna och därmed för en

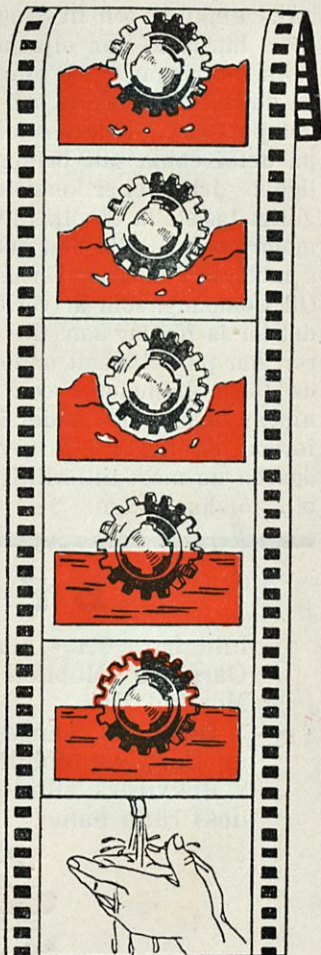


fullgod kompression. Om oljehinnan brister uppstår läckage förbi ringarna vid kompressions- och arbetsslagen. En kvalitetsolja bibehåller en obruten, tätande oljefilm och garanterar högsta möjliga effekt i motorn.

För växellådan får icke användas fett eller olämpliga växellådsoljor. Dessa orsaka stort motstånd och härmed följande kraftförlust. Här till kommer att kugghjulen kunna gräva sig kanaler så att lager och kuggar icke erhålla någon smörjning.

Växellådsoljan bör anpassas efter årstiden. Sommaroljan blir i allmänhet alltför tjock vintertid och motståndet samt kraftförlusten bli stora, vartill kommer att fördelningen till de ställen som erfordra smörjning icke blir tillfredsställande.

Det värme, som bildas, när man gnider händerna mot varandra, bortledes, om händerna placeras under en rinnande vattenledning. På samma sätt bortleder oljan i motorn en del av värmets från cylinderväggar, lager etc.



HUR RÄTT OLJA UTVÄLJES

När oljans kvalitet har så avgörande betydelse för motorns funktion och livslängd, hur skall jag då kunna avgöra, huruvida den olja jag använder uppfyller motorns stora fordringar? Att gnugga oljan mellan fingrarna och på detta sätt fastställa, om den är bra eller dålig, är mycket populärt. Icke ens en oljespecialist kan emellertid på detta enkla sätt bedöma en oljas kvalitet och lämplighet. Icke heller kemisten i sitt laboratorium kan slutgiltigt fastställa en oljas kvalitet och lämplighet för olika motortyper. Detta kan endast ske genom praktiska prov på motorer i laboratorierna eller under körning. Vacuum Oil Company, som är världens äldsta smörjoljefirma och det första företag som tillverkade olja för automobilmotorer, har på detta sätt undersökt smörjningsproblemen för de flesta bilmotorer och resultatet av dessa undersökningar, som endast under år 1931 omfattade 16,000 motorfordon, föreligger i Gargoyle-tabellen. Den ger alltså bilägaren de mest tillförlitliga råden, när det gäller val av olja för hans vagn.

B E G Ä R

inte bara »A»- eller »B»-olja utan t. ex. Gargoyle Mobiloil »A» eller Gargoyle Mobiloil »B».

Det finns många »A»-oljor, men endast en Gargoyle Mobiloil »A».

Rekvirera alltid Gargoyle Mobiloil med dess rätta namn.



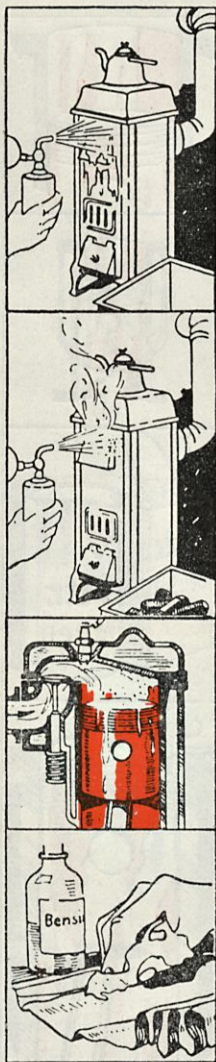
HUR OCH VARFÖR SMÖRJOLJAN FÖR- SÄMRAS I MOTORN

Namnet förgasare är oegentligt, ty i den sker ingen förgasning i vanlig mening av bensen. Vad som äger rum är en finfördelning av bensen, som dessutom blandas med luft.

Om man sprutar en vätska på en kall kamin avsätter sig vätskan i droppform på kaminen. Göres samma experiment på en varm kamin förgasas eller förångas vätskan. Den genom förgasaren i cylindern insugna blandningen av finfördelad bensen och luft förhåller sig på samma sätt. När motorn är kall avsätter sig bensen i droppform på cylinderväggarna och på kolven. I en varm motor förångas bensen i cylindern.

Alla motorbränslen, bensen, bensol o. s. v., lösa fett och användas därför bl. a. för fläckurtagning.

På samma sätt löser bensen i den kalla motorn oljan på cylinderväggarna och förstör oljefilmen. Den direkta verkan härav blir partiell torrfriktion vid starten med åtföljande slitage och naturligtvis dålig tätning och minskad effekt. Den oförbrända bensen nedtränger i vevhuset, utspäder oljan





och försämrar väsentligt dess smörjningsförmåga.

Vid förbränning av alla vanliga bränslen bildas vattenånga och bensinen utgör intet undantag. Av en liter bensin bildas så mycket vattenånga att den motsvarar ungefär en liter vatten. En del av denna ånga tränger förbi kolvrängarna, i synnerhet om icke oljan tätar effektivt, samt kondenseras i vevhuset. Härigenom blir således oljan även blandad med vatten.

Förbränning sker så gott som aldrig fullständigt, utan förbränningsgaserna innehålla finfördelat kol. Ett exempel som ligger nära till hands är rök från en fabrikskorsten, ett lokomotiv eller dylikt. På samma sätt förhåller sig bensinen i motorns cylinder. Sot- och kokspartiklar tränga förbi kolven och komma ned i oljan i vevhuset.

Om man filar på ett metallstycke bildas filspån. Även om friktionen i motorn icke är på långa vägar så stor, lösryckas dock metallpartiklar som inkomma i oljan, när på grund av bristfällig smörjning torrfriktion uppstår i motorn.

I stället för den ursprungliga, rena oljan får man alltså så småningom en blandning av olja, bensin, vatten, sot samt koks- och

metallpartiklar plus vägdamm, som intränger i vevhuset. Även den allra bästa olja är utsatt för dylik försämring.



En kvalitetsolja kan emellertid motstå denna förstörelse och bibehålla sina smörjande egenskaper bättre och längre än en billig olja. Med en kvalitetsolja, som kan användas längre mellan oljebytena, skonar man alltså sin motor.



Vad är Gargoyle Mobiloil?

Gargoyle Mobiloil är en bilolja, som vad tillverkningsmetoder och kvalitet beträffar söker sin like. Den åstadkommer bättre smörjning än någon annan olja på marknaden.

Gargoyle Mobiloil tillverkas av världens äldsta och förnämsta specialaffär i smörjoljebranschen. Vacuum Oil Company är den första oljefirma, som observerade, att samma olja ej kan smörja tillfredsställande alla motortyper. I dag finnes för varje typ av bensinmotorer en rätt kvalitet av Gargoyle Mobiloil.

OLJANS HYGIEN

Det första och viktigaste är givetvis val av smörjolja. Den som väljer en olja från ett företag, som sedan 67 år tillbaka gått i spetsen när det gäller tillverkning av kvalitetsoljor, är alltid på den säkra sidan. Vacuum Oil Company, som tillverkade den första oljan som effektivt kunde smörja en bilmotor, var också den första smörjoljefirma, som sammanställde en rekommendationstabell, baserad på vetenskapliga och praktiska undersökningar. Denna ger tillförlitliga råd angående den rätta kvaliteten smörjolja för varje bilmotor. Se sid. 40.

Använd choken så litet som möjligt. Härigenom förhindras i hög grad utspädning av olja i vevhuset.

När motorn startas är oljan kall och tjockflytande och kan därför icke effektivt fördelas till alla smörjställen. Man bör därför undvika att anstränga motorn alltför hårt, innan den kommit upp i sin rätta arbetstemperatur. Låt alltså motorn gå några minuter i tomgång, innan Ni påbörjar körningen och kör sedan försiktigt tills kylartermometern visar normal temperatur.

För att hålla rätt arbetstemperatur på motorn vintertid bör man avskärma kylaren, så att man får den rätta temperaturen av 70—90° C. på kylvattnet. Är vagnen försedd med kylarjalusi bör denna inställas på rätt sätt, om den icke manövreras automatiskt.

Kontrollera regelbundet oljenivån i vevhuset. Se till att oljan når till det övre märket på mätstickan. Så snart oljenivån är ovanför det undre märket är visserligen ingen fara för handen, men ju mindre olja som finnes i vevhuset ju högre blir oljetemperaturen och desto mera ansträngd blir oljan.

För påfyllning bör man icke taga vilken olja som helst, utan alltid hålla sig till samma fabrikat och samma märke som förut finnes i motorn.

Om motorn är försedd med oljerenare, måste denna utbytas efter 12,000—15,000 kms. körning.

Oljepumpens sil bör regelbundet rengöras.

Vevhusets underhalva bör årligen borttagas en à två gånger. Vid rengöringen användes icke trassel, som kan efterlämna trådar, utan linnetrasor.

I en sliten motor blir det skadliga inflytandet på oljan betydligt kraftigare. Det är fel att tro att man kan komma ifrån olägenheterna i en sliten motor genom att använda tjockare olja än den som rekommenderas. Visserligen kan man på detta sätt något minska oljeförbrukningen, men i stället riskerar man dålig distribution och även koksbildning i cylindrarna. Det enda riktiga botemedlet är i detta fall att i tid borra om motorn.

Om förgasaren är inställd på alltför rik gasblandning eller om tändningen icke fungerar riktigt blir oljan utsatt för kraftig utspädning samt hastigt försämrad. Håll därför förgasaren och tändningsanordningen i gott skick.

Förgasarens luftrensare bör regelbundet rengöras och skötas enligt instruktionsbokens anvisningar. Undersökningar utförda beträffande denna detalj visa att luftfiltret har större betydelse för att minska slitaget i motorn än man i allmänhet tror.

OLJEOMBYTE

Även om en förstklassig olja användes och denna skötes omsorgsfullt, är det nödvändigt att regelbundet byta olja i vevhuset. En kvalitetsolja kan dock givetvis användas under längre tid än en billig olja.

Avtappning av den gamla oljan bör ske omedelbart efter en körning, medan oljan ännu är varm och tunnflytande och innan föroreningarna hunnit sjunka till botten. Vill man spola motorn före påfyllningen av färsk olja bör detta ske med 1 à 2 liter tunn motorolja. Man låter motorn gå ett par minuter, helst med användning av startmotor och med fränslagen tändning. För spolning av vevhuset bör aldrig fotogen användas. Dels sköljer fotogenen fullständigt bort oljefilmen från alla friktionsytorna och dels kan den aldrig helt avlägsnas ur vevhuset, varför den färska oljan redan från början blir utspädd. Sedan spololjan avtappats sker påfyllning med rätt märke Gargoyle Mobiloil till det övre strecket på mätstikan.

Det är svårt att fastställa några allmängiltiga perioder för oljeombyte, då detta beror på sådana saker som motorns kondition och det sätt varpå vagnen köres etc. I regel är det tillrådligt att byta olja var 1500—1600 km. sommartid och var 800—1000 km. vintertid.

För nya omborrade motorer bör emellertid de första gångerna oljeombyte ske med ännu kortare mellanrum.

Lika viktigt är det att i rätt tid byta från sommar- till vinterolja och tvärtom.

Även när det gäller övergång från sommar- till vinterolja är det svårt att uppställa några regler. Det är dock klart att förhållandena äro helt olika för vagnar, som förvaras i varmgarage samt aldrig bliva utsatta för parkeering i kyla, och vagnar som stå i kallgarage eller parkerade utomhus under längre tid.

I regel gäller dock att man bör övergå till vinterolja, när temperaturen mera långvarigt håller sig under 0° C.

Oljenivån i växellådan och differentialen bör även regelbundet kontrolleras och påfyllning ske när så erfordras. Samtidigt som man övergår till vinterolja i motorn bör den gamla sommaroljan i växellådan utbytas mot motsvarande vinterolja. Härigenom undvikas besvär med växlingen vintertid och man är säker på att alla delar få tillfredsställande smörjning även under vinterkörning. Vid oljeombyte bör växellådan och bakaxeln rensas och här kan utan olägenhet fotogen användas, enär någon svårighet att avtappa denna icke förefinnes.

SMÖRJNING AV VÄXELLÅDA OCH DIFFERENTIAL PÅ AUTOMOBILER

På den moderna automobilen är smörjningen av växellåda och differential ofta en lika viktig sak som motorns smörjning. Tyvärr blir emellertid dessa delars smörjning ganska ofta förbisedd, vilket leder till snabb förslitning och dyrbara reparationer. I det efterföljande lämnas en del råd och anvisningar angående växellådans och differentialens smörjning.

Oljans uppgift i växellåda och differential är dels att smörja lager och övriga friktionsställen, dels att på kuggarna bilda en skyddande hinna, som minskar slitaget och giver kugghjulen en tyst och skrammelfri gång. Enär trycken mellan kuggarna äro avsevärda, erfordras i regel en tjock växellådsolja med stor vidhäftningsförmåga. Konsistensfett bör dock ej användas, ty sådant förändras ganska snart och förlorar sina smörjande egenskaper.

En speciell växellådsolja av högsta kvalitet är i regel svagt komponderad, d.v.s. tillsatt med en viss mängd fet olja för att öka smörjnings- och vidhäftningsförmågan.

Vinterkörning ställer höga krav på växellådsoljan. Det räcker ej att den använda oljan har låg stelningspunkt, ty den växellådsolja, som är lämplig sommartid, blir vintertid så tjock, att växlingen försvåras. Dessutom kan den tjocka sommaroljan ej effektivt fördelas till alla smörjställen, speciellt i bakaxelkåpan. Om sommaroljan användes vid låga temperaturer, blir den ofta så styv att hjulen gräva sig kanaler i smörjmedlet och gå praktiskt taget osmorda. Det är därför nödvändigt att vintertid använda en speciell, tunnare växellådsolja. Genom att begagna en olja på sommaren och en annan olja på vintern vinner man dessutom den fördelen, att oljan blir regelbundet ombytt två gånger om året, vilket i annat fall mycket ofta blir försummat.

Gargoyle Mobiloil »C» är en sommarolja för växellåda och differential, av allra högsta kvalitet, som rekommenderas för de allra flesta bilar sommartid. *Gargoyle Mobiloil »CW»* är en speciell vinterolja, som har ungefär samma egenskaper vid normala vintertemperaturer som *Gargoyle Mobiloil »C»* har vid sommartemperaturer. Med *Gargoyle Mobiloil »CW»* sker växlingen lätt och man är säker på att erhålla distribution till alla delar, som erfordra smörjning.

I vissa fall där man på grund av läckage eller av annan anledning önskar ett styvare smörjmedel än *Gargoyle Mobiloil »C»* sommartid rekommenderas *Gargoyle Mobilgrease N:o 2* (se sida 19). Detta smörjmedel är flytande vid rumstemperatur men har en egenartad seg konsistens, som gör att det ej läcker bort så lätt.

I en hel del automobilfabrikat, bland annat i den svenska Volvo personvagnen, användes i stället för vanlig vinkelväxel en s.k. hypoidväxel för överföring av kraften från kardanaxeln till bakaxeln. I dessa hypoidväxlar

förefinnes en betydligt större glidfriktion än i vanliga kuggväxlar och de närma sig i detta fall mera snäckväxlarna. Hypoidväxlarna ställa därför betydligt större krav på växellådsoljan än vanliga kuggväxlar, och det har visat sig nödvändigt att använda speciella, mycket smörjkraftiga oljor. Efter mångåriga experiment har Vacuum Oil Company nu fört i handeln tvenne specialoljor, *Gargoyle Mobiloil »EP»* och *Gargoyle Mobiloil »EPW»* för hypoidväxlar, av vilka den förstnämnda är avsedd för sommarbruk och den senare för vinterbruk. Tidigare smörjmedel för hypoidväxlar ha ofta innehållit blysåpa för att öka smörjningsförmågan, men dylika tillsatsmedel ha menlig inverkan på kul- och rullager i växeln, och *Gargoyle Mobiloil »EP»* och *Gargoyle Mobiloil »EPW»* innehålla därför ej tillsatsmedel av detta slag. Gleason, den amerikanska tillverkaren av hypoidväxlar, har provat och godkänt *Gargoyle Mobiloil »EP»* och *»EPW»* för sina hypoidväxlar. Dessa nya kvaliteter rekommenderas även för vagnar med snäckväxlar.

De flesta bilmodeller hava även att uppvisa andra tekniska nyheter, såsom frihjul försedda med rull- eller fjäderkoppling, automatisk växellåda m.m. Gargoyle-tabellen i slutet av denna bok angiver de rätta smörjmedlen för olika bilmodeller.

CHASSISSMÖRJNING

Smörjningen av chassiets olika delar såsom styrinrättningen, kardanknutarna, fjäderbultarna etc. är synnerligen viktig. Även om misskötsel av denna smörjning icke kan bli så ödesdiger som när det gäller motorn, resulterar försummad chassissmörjning dock i en i förtid utsliten vagn, för att icke tala om att nöjet med körningen försvinner, när vagnen börjar bli glapp i kardanknutar, fjäderbultar

o. s. v. Dessutom blir körningen genom misskött chassismörjning ofta riskabel genom att styrinrättningen på grund av slitage icke längre är tillförlitlig.

Det är naturligtvis svårt att giva några allmänna föreskrifter, när det gäller chassismörjning, eftersom olika fabrikat kunna variera högst betydligt ifråga om smörjningsanordningar. Nedan återgivna synpunkter torde dock kunna tillämpas på de allra flesta vagnar.

På vagnar med centralsmörjning sker smörjningen av fjäderbultar, styrspindlar etc. genom att nedtrycka en pedal, som i sin tur manövrerar en oljepump. Vid centralsmörjning har man att regelbundet kontrollera att varje smörjställe får sin kvantitet olja och att oljetillförseln icke blivit avbruten på grund av ett trasigt oljerör eller dylikt. Beträffande smörjmedel och skötsel i övrigt bör man följa bilfabrikantens anvisningar. I allmänhet rekommenderas för centralsmörjningssystem Gargoyle Mobiloil BB.

På vagnar utan centralsmörjning smörjas de flesta ställen å chassiet med hjälp av en fettspruta. I regel har ett och samma smörjmedel använts för alla smörjställen å chassiet. Då emellertid smörjningsfordringarna hos så olika delar som exempelvis vattenpumpen, kardanknutarna, fjäderbultarna etc. variera betydligt, har Vacuum Oil Company fört i marknaden en serie chassismörjmedel: Gargoyle Mobilgrease No. 1, 2, 4, 5 och 6. Genom att på rätt sätt använda dessa erhålles betryggande säkerhet för att varje del erhåller bästa möjliga smörjning.

GARGOYLE MOBILGREASES OCH DERAS ANVÄNDNING

Vi avse här redogöra för följande fyra kvaliteter av Gargoyle Mobilgreases:

För smörjning sommartid: Gargoyle Mobilgrease N:o 2, 4, 5 & 6.

För smörjning vintertid: Gargoyle Mobilgrease N:o 1, 4, 5 & 6.

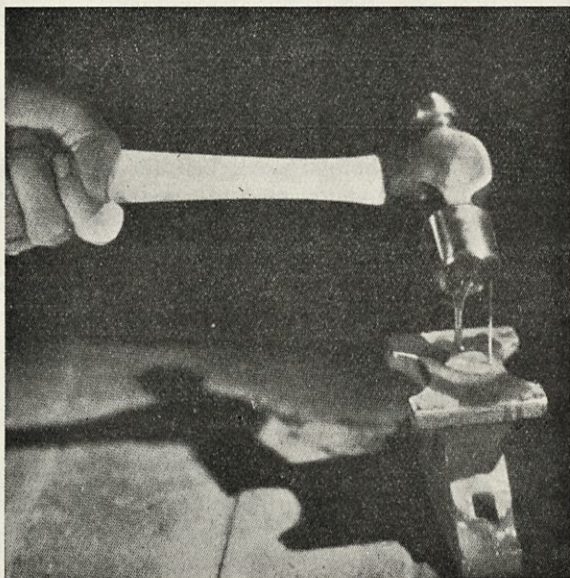
Gargoyle Mobilgrease N:o 3 användes i mycket begränsad utsträckning, enär det framställts speciellt för vattenkylda flygmotorers ventilvippor. Vi nämna det likväl för fullständighetens skull och för den händelse någon skulle önska använda ett ännu fastare fett än Gargoyle Mobilgrease N:o 2.

Gargoyle Mobilgrease N:o 1 (för smörjning vintertid).
Gargoyle Mobilgrease N:o 2 (för smörjning sommartid).

Rekommendationer: För smörjning av automobilers o.a. motorfordons fjäderhängslen, styraxellager, broms- och kopplings-axellager, fjäderblad, styrapparat, dragstång och parallelstagsändar, stötdämparens förbindelseleder samt alla de delar som äro försedda med trycksmörjningsnipplar (med undantag av kardanknutar, för vilka bör användas N:o 5, och för vattenpumpslager N:o 6).

Dessa fettkvaliteter äro framställda enligt särskilda föreskrifter och det finnes icke någon annan oljefirma som kan framvisa motsvarande produkter. De häfta utomordentligt väl vid metallytor, vilket framgår av bilden å s. 20, som visar hammarprovet.

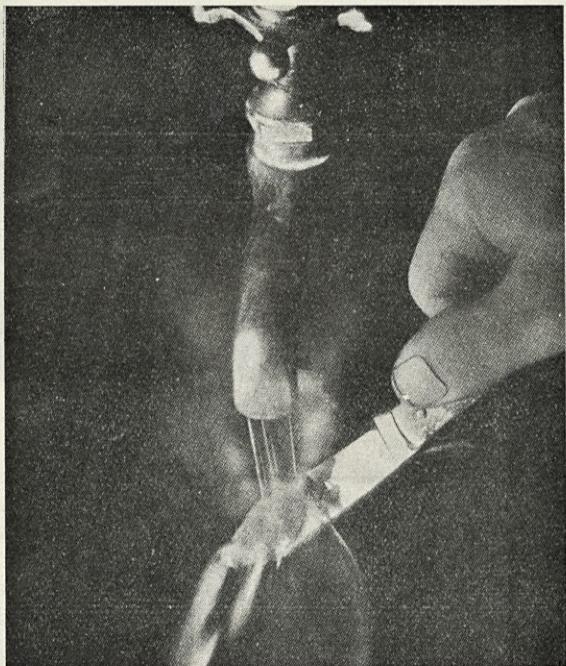
Hammarprovet kan helt enkelt utföras sålunda, att något vanligt genomskinligt konsistensfett anbringas på ett hårt underlag, hälst ett städ. Då man slår på fettets med en hammare, stänker det omkring åt alla sidor. Om man sedan torkar av den återstående delen av fettets och anbringar en motsvarande mängd Gargoyle Mobilgrease N:o 2 på städet samt slår med samma kraft på denna produkt, finner man att den icke lossnar från slagytan, ej heller stänker den omkring, utan fastnar på hammaren och bildar långa förbindelsestrådar mellan underlaget och hammaren.



Hammarprovet visar Gargoyle Mobilgrease N:o 1 & 2:s stora vidhäftningsförmåga, vilken är ytterst nödvändig för att kunna smörja de modärna fjäderbultarna. Den kraft varmed hammaren föres är blott en bråkdel av de stötar automobilen får mottaga vid körning över ojämn mark. Här vilar ofta flera tons tryck på en sådan liten härdad bult. Vidare äro modärna fjäderbultar gjorda på så sätt, att de bära trycket blott i vardera ändan och i mitten finnes en hålighet, vilken tjänar som behållare för smörjmedlet.

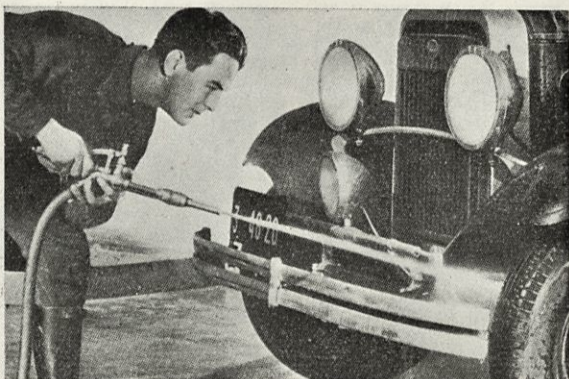
Gargoyle Mobilgrease N:o 1 & 2:s speciella egenskaper framgå även av följande prov:

Något vanligt automobilvaselin anbringas på en knivspets, som sedan doppas i ett kärl med vatten, eller ännu



bättre, sättes under en rinnande kallvattenkran. Fettet slungas ögonblickligen av. Sedan kniven omsorgsfullt avtorkats, vilket är synnerligen viktigt, doppas den t. ex. i Gargoyle Mobilgrease N:o 2 och hålles på samma sätt under vattenkranen.

Man skall då finna, att t.o.m. om något av fettet event. skulle sköljas bort, återstår likväl tillräckligt för att skänka nödigt skydd mot friktion. Det är synnerligen viktigt, att ett chassissmörjmedel besitter denna stora vidhäftningsförmåga, emedan på de moderna service stationerna vid rengöring av bilarna användes vattenstrålar med ända till 4 à 5 atm. tryck.



Gargoyle Mobilgrease N:o 1 & 2 hava ytterligare den egenskapen, att de flyta, vilket framgår t. ex. därav, att efter hammarprovet även det tjockare Gargoyle Mobilgrease N:o 2 flyter ned längs städet. Detta är synnerligen viktigt, ty såsom ovan nämndes, finnes i mitten av fjäderbultarna en behållare för smörjmedlet. Då denna är fylld med Gargoyle Mobilgrease N:o 1 eller 2, flyter härifrån ständigt nytt fett till bultarnas bärande punkter och härigenom övergår ständigt den metalliska friktionen till flytande friktion. Detta är icke fallet med vanliga konsistensfett.

Gargoyle Mobilgrease N:o 1 & 2 besitta även andra fördelar, jämförda med vanligt konsistensfett, och erfarenheterna från många service stationer hava visat, att vid användning av Gargoyle Mobilgrease N:o 2 i pneumatiska trycksmörjningsapparater erfordras för vagnens smörjning blott en tredjedel eller hälften av det smörjmedelkvantum, som åtgår till att smörja en vagn då man använder vanligt konsistensfett. Oberoende av det högre priset, bliva dessa smörjmedel sålunda i längden de mest ekonomiska.

Gargoyle Mobilgrease N:o 4.

Rekommendationer: För utombordsmotorers undervattensväxlar samt automobilers o.a. motorfordons chassier sommar- och vintertid.

Detta fett motstår saltvattnets inverkan och kan därför synnerligen väl användas för propelleraxlarnas växelådor i moderna utombordsmotorer, såväl för racerbåtar som för vanligt bruk. En särskild fördel hos detta fett är dess ringa självfriktion.

Gargoyle Mobilgrease N:o 4 är även avsett för vattenpumpar med fjäderförsedda smörjkoppar, vilka icke kunna föra vårt rätta vattenpumpfett — Gargoyle Mobilgrease N:o 6 — till resp. smörjningsställen.

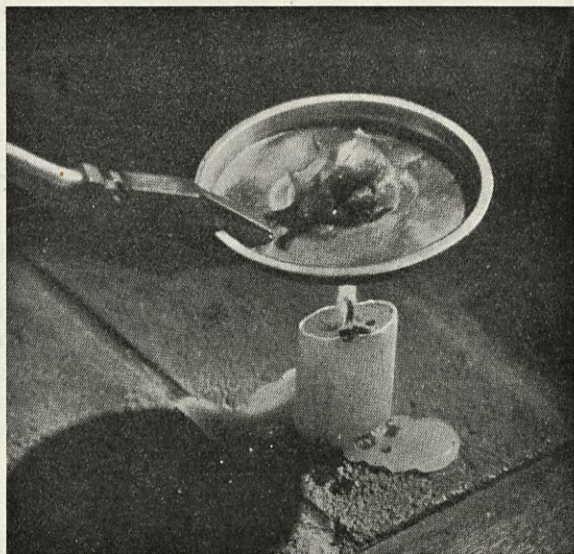
Detta fett besitter icke Gargoyle Mobilgrease N:o 2:s stora förmåga att häfta vid metallytor, men kan rekommenderas t.ex. för äldre och mindre pneumatiska smörjningsanordningar, vilka icke äro kraftiga nog att kunna befordra Gargoyle Mobilgrease N:o 1 & 2 på ett tillfredsställande sätt.

Gargoyle Mobilgrease N:o 5.

Rekommendationer: För hjulnav, fettsmorda kardanknutar och fettkoppar.

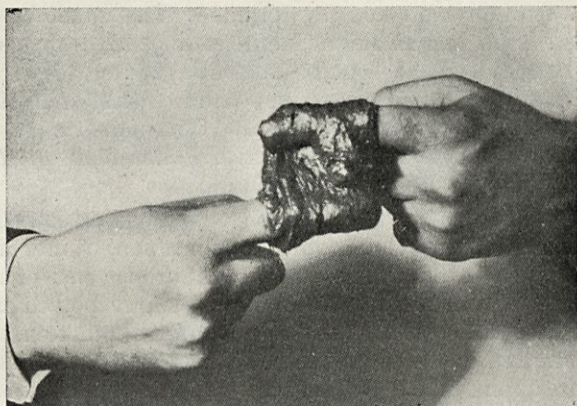
Detta är ett specialfett för hjulnav. I den moderna trafiken med den snabba hastigheten användas bromsarna oftare och utsättas för större belastningar än tidigare. Genom friktionen uppstår hög värme i bromstrummorna och då dessa äro tätt sammanbyggda med hjulnaven, överföres värmen till dessa. Om fettet icke förmår uthärda värmen, smälter det och rinner från hjulnaven ut i bromstrummorna, varigenom bromsarnas funktion nedsättes eller helt upphör. Följderna härav kan man lätt tänka sig.

Uppvärmes t.ex. vanligt konsistensfett, flyter detta mycket snart. Avtorkar man därefter omsorgsfullt det kärl som använts för försöket och bränner bort möjligen kvarblivna rester av det tidigare fettets samt uppvärmer Gargoyle Mobilgrease N:o 5, kan man lätt konstatera skillnaden mellan de båda fetten.



Det är likväl icke nog med att ett hjulnavsfett har en hög smältpunkt, det får icke heller bilda fåror, så att kulor och rullar löpa torra. Dylikt förekommer icke vid användning av Gargoyle Mobilgrease N:o 5, utan omsluter detta konstant kulor och löpbanor.

Detta finner man lätt t.ex. genom att taga något Gargoyle Mobilgrease N:o 5 på högra och vänstra handens pekfinger och täcka dem med fettets ned till andra leden



samt röra fingrarna om varandra. Man finner då, att fettets fortsättningsvis hålles kvar mellan fingrarna. Gör man samma försök med något vanligt fett, inser man lätt Gargoyle Mobilgrease N:o 5:s överlägsenhet.

Gargoyle Mobilgrease N:o 5 är även på grund av sina egenskaper synnerligen lämpligt för smörjning av fett-smorda kardanknutar, ty det slungas icke ut ur dessa på grund av centrifugalkraftens inverkan. Som exempel kan nämnas, att bl.a. tillverkaren av Hardy-Spicer kardanknutar godkänt fettets för sagda ändamål.

Gargoyle Mobilgrease N:o 6.

Rekommendationer: Ett vattenbeständigt fett för alla vattenpumplager och propelleraxel-packningsboxar å motorbåtar.

Gargoyle Mobilgrease N:o 6 har en hög smältpunkt och häftar utomordentligt väl vid metall- o.a. ytor, t.o.m. under vattnet.

Detta finner man t.ex. av följande: Tag något vanligt konsistensfett mellan högra handens fingrar. Doppa där-
efter handen i ett kärl med vatten och för fingrarna fram
och tillbaka. Då man drager upp handen, skall man finna
att det mesta av fettets försvunnit. Gör man samma för-
sök med Gargoyle Mobilgrease N:o 6, har man allt fort-
sättningsvis »simhud» mellan fingrarna.

Tager man något vanligt konsistensfett på en knivspets
och håller denna under varmvattenkranen, finner man
att fettets fullständigt sköljes bort. Upprepas provet med
Gargoyle Mobilgrease N:o 6, efter det knivspetsen noga
avtorkats, finner man att icke ens till kokpunkten upp-
värmtd vatten sköljer bort fettets, och det är just detta man
önskar uppnå vid smörjning av vattenpumpaxlar, näm-
ligen att det varma kylvattnet icke skall skölja bort fettets.

Ytterligare besitter Gargoyle Mobilgrease N:o 6 den
egenskapen, att det i motsats till andra fettsorter förblir
flytande på vattnet och detta är av vikt, i händelse alltför
stora mängder fett tillföras vattenpumpaxlarna. Fettets
kan härigenom skummas bort genom kylarproppen, då
däremot vanligt konsistensfett, som icke flyter, efterhand
flottar ned kylaren invändigt, vilket gör att den nödvän-
diga värmetransmissionen och kylning av motorn icke
sker tillräckligt effektivt.

ANDRA SMÖRJNINGSPUNKTER Å CHASSIET

Äro startmotorn och generatormotorn konstruerade för olje-
smörjning, smörjas de bäst med tunn motorolja, vilken
tillföres i ytterst små mängder, endast någon droppe i
sänder.

Strömfördelaren kan vara oljesmord. I så fall smörjes
den försiktigt med några droppar tunn motorolja. Om
strömfördelaren är försedd med fettkopp, fylles denna
med tunt förstklassigt kullagerfett, t.ex. Gargoyle Mobi-
lubricant Soft.

Hjulen böra löstas ett par gånger i året och lagren spolas rena med petroleum samt fyllas med nytt fett (se Gargoyle Mobilgrease N:o 5). Man kan även använda Gargoyle Mobilubricant Soft, om belastningen och temperaturen äro normala.

Smörjningsställen och smörjningstider kunna vad chassiet beträffar vara olika, på grund av bilarnas olika konstruktion. Vi hänvisa därför till den med varje vagn sända smörjningsinstruktionen. Vacuum Oil Company har även utgivit smörjningsinstruktioner för de vanligaste bilmärkena, t.ex. Ford och Chevrolet.

*Andra special-smörjmedel för automobiler o.a.
motorfordon:*

Gargoyle Bromsvätska — Voco Brake Fluid. För vagnar med hydrauliska bromsar, såsom Chrysler, Plymouth m. m.

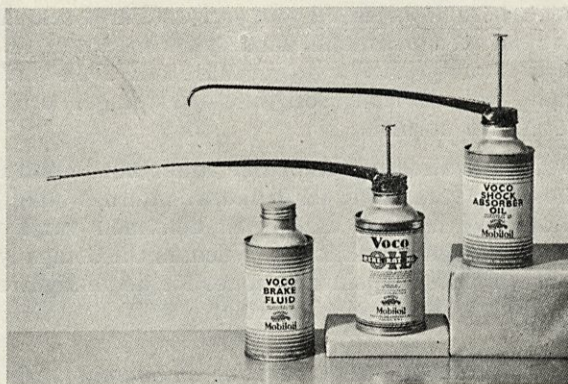
Gargoyle Fjäderolja — Voco Penetrating Oil. Grafit-haltig olja mot knarrning i maskineriet samt för lösande av rost å fjäderbultar m.m.

Gargoyle Stötdämparolja — Voco Shock Absorber Oil. För Luvax, Houdaille, Gabriel och Armstrong stötdämpare.

Gargoyle Special Stötdämparolja — Voco Shock Absorber Oil Special. För Lovejoy, Spicer, Delco-Remy och Monroe stötdämpare.

Gargoyle Stötdämparolja för knälänkar — Voco Shock Absorber Oil Light. För framhjuls-knälänkarna å Chevrolet, Pontiac och Oakland bilar av 1934 års modell.

Gargoyle Ovansmörjningsolja — Voco Upper Cylinder Lubricant. Detta är en smörjolja för cylinderändarna och blandas i bestämda proportioner i bensinen.



Ovanstående bild visar 3 st. $\frac{1}{2}$ liters kannor av ovan-nämnda produkter. Till vänster Gargoyle Bromsvätska, därefter Gargoyle Fjäderoljekannan försedd med pump och spruta, så att man bekvämt kan tillföra denna olja till fjädrarna och med en kraftig stråle spruta in den på de ställen som man anser förorsaka knarrningen i chassiet. Denna olja har den särskilda egenskapen, att den genomtränger, d.v.s. tränger in i alla fogar, där det finnes den minsta möjlighet för oljan att komma in. Den upphäver den metalliska friktionen och åstadkommer tillräcklig smörjning mellan de tvänne ytor som förorsakat den obehagliga knarrningen, vilken härigenom avhjälpes.

Till höger ses kannan med Stötdämparolja. Denna kannan är försedd med pump och näbb, varigenom oljan bekvämt kan tillföras stötdämparena, vilka ofta äro anbragta på så otillgängliga ställen, att de äro rätt så svåra att smörja.

Ifrågavarande apparater följa icke med kannorna utan böra köpas skilt.

Vad stötdämparena i övrigt vidkommer, äro de av tvänne olika slag, s.k. ving- eller kolvtyper.



Luvax

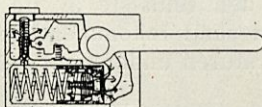
Shock Absorber
Oil
Special

Shock Absorbers
Piston Type

{ Lovejoy
Spicer
Delco Remy
Monroe



Houdaille



Lovejoy

Shock Absorbers
Vane Type

VOCO { Luvax
Shock Absorber { Houdaille
Oil { Gabriel
Armstrong -

Av bilden här ovan framgår, att t.ex. Luvax och Houdaille äro av den s.k. vingtypen. Det är här fråga om vingar, som genom slipning noga inpassats i oljebehållaren. För detta ändamål fordras en relativt tjock olja, som på grund av de stötar som mottagas från hjulen tvingas genom lamellerna och härigenom förorsakar en viss tröghet i stötens rörelse.

Som exempel på kolvtypen har införts en skiss av Lovejoy stötdämparen, som fordrar snabb fördelning av oljan och därför en relativt tunn olja. Innan stötdämparna påfyllas med olja, bör man noga undersöka av vilken typ de äro, ty annars kan man komma till dåliga resultat.

Begär att få Eder vagn smord med specialsmörjmedlen Gargoyle Mobilgrease, när Ni lämnar in den till Eder reparatör. Ni slipper smörja så ofta, förebygger slitage och skonar Eder vagn.

I VILKA MÄRKEN FÖREKOMMER



Gargoyle Mobiloil Arctic är den tunnaste av de olika kvaliteterna Gargoyle Mobiloil samt rekommenderas för alla bilar vintertid, när temperaturen understiger -10°C .

Gargoyle Mobiloil »A» är en relativt tjock olja, som rekommenderas för automobiler (bl. a. Chevrolet, Reo) och båtmotorer sommartid. Den rekommenderas även vintertid för vissa bilar och traktorer. Se Gargoyle-tabellen.

Gargoyle Mobiloil »AF» är en tjock olja, emellan A och BB, som rekommenderas sommartid för vissa bilmärken, bl. a. Dodge, Ford. Se Gargoyle-tabellen.

Gargoyle Mobiloil »BB» och **»B»** äro tjocka oljor, av vilka den förstnämnda rekommenderas för flera person- och lastbilar samt bussar och traktorer, den senare åter för en del båtmotorer, motorcyklar och traktorer sommartid.

Gargoyle Mobiloil »D» och **»DM»** äro nya specialoljor, som rekommenderas för praktiskt taget alla tävlingsbilar och motorcyklar, Gargoyle Mobiloil »D» sommar- och Gargoyle Mobiloil »DM» vintertid. De flesta engelska motorcykelfabrikanter betrakta dessa oljor såsom enastående kvalitetsprodukter i smörjoljebranschen.

Gargoyle Mobiloil Aero »W» är en tjock, ren mineralolja, som rekommenderas för smörjning i synnerhet vintertid av vissa flygmotorer.

Gargoyle Mobiloil Aero »H» är en mycket tjock, ren mineralolja, som rekommenderas för vissa flyg- och båt-motorer sommartid.

Gargoyle Mobiloil »CW» är en tjock, komponderad olja, som rekommenderas för smörjning av de flesta växellådor och differentialer vintertid.

Gargoyle Mobiloil »C» är en mycket tjock, komponderad olja, som rekommenderas för smörjning sommartid av de flesta växellådor och differentialer.

Gargoyle Mobiloil »EP» och »EPW» äro nya oljor, som Vacuum Oil Company efter mångåriga försök infört i marknaden. Dessa oljor rekommenderas för hypoidväx-lar, den förra sommar- den senare vintertid. Oljorna äro synnerligen smörjkraftiga och inverka icke skadligt på kul- och rullagren.

Beträffande **Gargoyle Mobilgrease** se sid. 18.

Andra specialsmörjmedel: bromsvätska, stötdämparolja, etc: se sida 27.

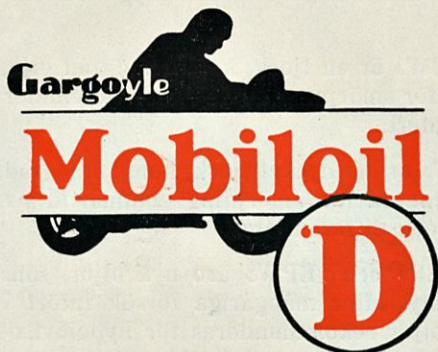


VARFÖR

rekommendera alla bilfabrikanter i sina instruktionsböcker uttryckligen en förstklassig smörjolja?

Därför att de under årens lopp funnit att deras vagnar må bäst av, få längre livslängd av att smörjas med en god smörjolja och därför att det ligger i deras intresse att köparen skall bli belåten med deras produkter. Och nöjd blir inte den bilägare som smörjer sin vagn med en billig och dålig olja, han må ha en Rolls-Royce eller en Ford, och detta går ut över bilförsäljaren och fabrikanten.

Just dessa synpunkter äro orsaken till automobilfabrikanternas föreskrifter i instruktionsböckerna, att »endast bästa möjliga olja skall användas».



– den rätta oljan för de flesta motorcyklar och racerbilar!

6 fördelar
liksom hos alla
Gargoyle
MOBIL-OIL-
märken.

- ① Bättre skydd
- ② Större hållbarhet
- ③ Lägre oljeförbrukning
- ④ Mindre kolavsättningar
- ⑤ Lättare start
- ⑥ Ingen slambildning

Med tillhjälp av denna nya, enastående kvalitetsolja nådde bl. a. tysken Ernst Henne i november i fjol med sin BMW-motorcykel sitt överraskande världsrekord, 244,34 km/t. Även i de flesta andra glansprestationer från senare tider har Gargoyle Mobiloil „D“ haft en avgörande andel. Bl. a. ha de fabriker, som tillverka de engelska motorcykelmärkena Calthorpe, Coventry Eagle, Dunelt, Federation, Grindless Pearlless, James, Levis, New Imperial, Norton, O. E. C., Raleigh, Rudge, Vincent H. R. D., Triumph m. fl. samt de svenska Husqvarna och Suecia, låtit anställa ytterst noggranna försök med Gargoyle Mobiloil „D“ och kommit till det resultat, att denna olja är alldeles enastående i fråga om hållbarhet och smörjningsförmåga. Den anses vara den bästa motorcykelolja som någonsin blivit framställd.

Gargoyle 
Mobiloil **D**

– en verklig sensation inom motorcykelvärlden!

Tillverkas
endast av

Vacuum Oil Company

Adress: HELSINGFORS
Centralgatan 5., Tel. 30620

SMÖRJNING AV MOTORCYKLAR

Hur rätt olja utväljes.

Den erfarne motorcyklisten är i regel mycket noga när det gäller val av olja för sin maskin. Åren ha lärt honom att motorn icke går lika bra på vilken olja som helst, utan att det finns en viss olja som är den rätta just för hans motorcykel. Han vet att man, när det gäller val av olja får taga hänsyn till sådana detaljer som motorns smörjningssystem, motorns karaktär etc.

Det är klart att den luftkylda motorcykelmotorn arbetar med högre temperatur än exempelvis en vattenkyld bilmotor och att den därför ställer större fordringar på oljan. Kompressionsförhållandet hos motorcykelmotorn är i regel högt liksom varvantalet och detta bidrar även till hög temperatur och därmed stegrade anspråk på smörjoljan.

Toppventilmotorer äro i regel mera extrema vad kompressionsförhållande och varvantal beträffar och därför mera fordrande i smörjningsavseende än sidventilmotorerna. En speciell racermotor eller en racertrimmad standardmotor hör givetvis till de mest känsliga motorerna. För dessa är rätt olja helt enkelt en av de viktigaste förutsättningarna för att motorn skall kunna motstå de enorma påfrestningarna.

Det är även stor skillnad på sommar- och vinterkörning. På vintern fordras en olja med helt andra egenskaper än under sommaren.

Som synes finns det alltså en hel del faktorer att taga hänsyn till när det gäller att utvälja den rätta oljan för Eder motorcykel. För de flesta motorcyklar rekommenderar Vacuum Oil Company sommartid *Gargoyle Mobiloil »D»* och vintertid *Gargoyle Mobiloil »DM»*. *Gargoyle Mobiloil »D»*, en ny olja av enastående god kvalitet, användes bl.a. av tysken Ernst Henne, då han i november senaste år med sin BMW-motorcykel satte det häpnadsväckande världsrekordet 244.34 km. i timmen.

Å flera motorcykelfabriker har Gargoyle Mobiloil »D» underkastats synnerligen ingående avprovningar. Bland dylika fabriker kunna vi nämna *Calthorpe-, Coventry Eagle-, Dunell-, Federation-, Grindless Peerless-, James-, Lewis-, New Imperial-, Norton-, O.E.C.-, Raleigh-, Rudge-, Vincent H.R.D.-, Triumph-* m.fl. fabriker i England samt *Husqvarna-* och *Suecia-fabrikerna* i Sverige.

De företagna försöken ha påvisat, att Gargoyle Mobiloil »D» besitter en alldeles enastående hållbarhet och smörjningsförmåga. Man betraktar den även som den bästa motorcykelolja som någonsin framställts.

Varför oljan skall bytas i de olika smörjningssystemen.

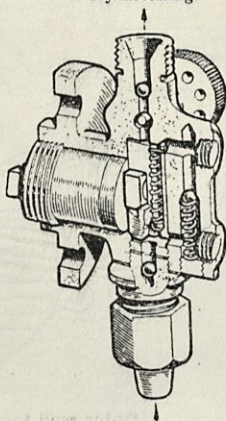
Man skiljer i de olika smörjningssystemen på två olika huvudtyper av smörjningssystem för motorcykelmotorer, sådana som ha cirkulation å oljan och dylika utan cirkulation. I det sistnämnda fallet matas oljan på det ena eller andra sättet till motorn i sådan mängd, att den färskaste oljan ersätter den olja som går förlorad. En viss, mindre kvantitet står ständigt i botten av vevhuset, men någon cirkulation i egentlig mening förekommer icke. Samtliga viktigare smörjställen tillföras färsk olja från tanken. Det enda man har att tillse är att regelbundet tömma vevhuset för att avlägsna de koks-, metall- och dammpartiklar, som så småningom avsätta sig här.

I motorer med cirkulationssystem blir förhållandet anorlunda. Den oljekvantitet, som systemet rymmer, cirkulerar ideligen och användes alltså om och om igen för motorns smörjning. Oljan blir så småningom förorenad genom koks- och dammpartiklar och blir även utspädd med bensin och vatten. Vid cirkulationssystem är det därför synnerligen viktigt att regelbundet byta olja, innan denna blir så förorenad att motorn kan taga skada. Sker icke detta, kan det även hända att föroreningarna avsätta sig i oljekanalerna och igensätta dessa.



Halvautomatisk oljepump.

Pumpen matar olja till motorn, om endast pumphandtaget nedtryckes regelb.

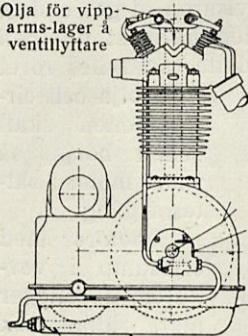


Den mekaniska oljepumpen

drives från motorn, varför oljemåtn. är helt automatisk.

Det är icke tillräckligt att endast avtappa oljan ur systemet. Oljetanken bör även noggrant rengöras ett par gånger om året.

Olja för vipp-arms-lager å ventillyftare



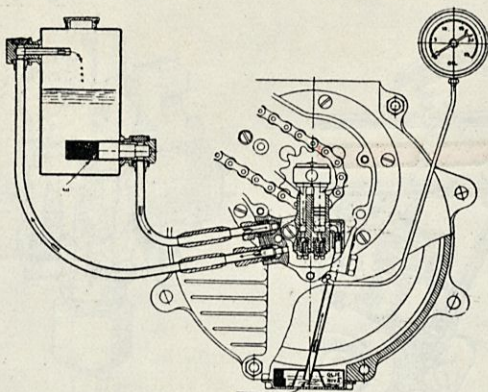
Oljesil Oljesump

Motor med våtsump-smörjning.

Oljan suges från sumpen i vevhusets underhalva av den mekaniskt drivna oljepumpen, som sedan trycker den till de olika smörjställena. Härifrån återgår den överblivna oljan till sumpen

Ombyte av olja i cirkulationssystemet bör göras åtminstone var 1500 km. Även å motorer utan cirkulationssystem bör vevhusoljan utbytas med samma mellanrum. Genom att iakttaga detta är man säker på att hålla slitaget i motorn vid lägsta möjliga.

Verkställ alltid avtappningen omedelbart efter en körning, medan oljan är varm och lättflytande och innan föroreningarna hunnit avsätta sig. An-



Motor med torrsumpsmörjning.

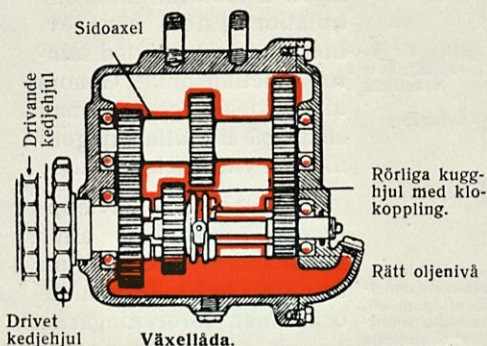
Oljepumpen är här dubbel. Den ena pumpen tar olja från tanken och trycker den till motorns smörjställen. Den andra återför oljan från vevhusets botten till oljetanken.

vänd icke gärna fotogen vid spolning av vevhuset, ty denna är svår att sedan fullt avlägsna.

Sedan färsk olja påfyllts, bör man undersöka att intet luftlås bildats i oljerören. Om tryckvisaren ej ger utslag, lossar man oljeröret vid förbindelsen närmast pumpen och väntar tills oljan uttrinner. På detta sätt fylles röret

med olja och cirkulationen skall sedan börja, så snart motorn sättes i gång.

I motorer med oljesump i vevhuset föreligger mera sällan risk för luftblåsor. Pumpen tar nämligen olja direkt från sumpen.



VÄXELLÅDANS SMÖRJNING.

Det är ganska vanligt att motorcyklisten förbiser växellådans smörjning, trots att denna är lika viktig som smörjningen av motorn. Kom ihåg, att kraftförlusten i växellådan kan representera en stor procent av den effekt motorn ger. Genom rätt smörjning av växellådan kunna emellertid dessa förluster reduceras till ett minimum.

Växellådans smörjmedel bör vara så tjockflytande, att det ger en tyst gång och icke pressas bort från kuggarna under de höga tryck som förekomma. Smörjmedlet måste dessutom effektivt kunna skydda kullagren samt ha sådan konsistens att det når fram till och smörjer alla växellådans lager.

Smörjmedlet får icke vara av sådan karaktär att hjulen kunna bilda kanaler och gå osmorda. Det får å andra sidan icke vara alltför tunt, ty då läcker det gärna ut när växellådan är fylld till rätt nivå. Smörjmedlet måste vara fritt från syror och ämnen som kunna repa eller fräta de finpolerade ytorna i kullager etc.

Tidigare var det brukligt att för växellådans smörjning använda ett fett, men man har alltmer övergått till flytande smörjmedel. *Gargoyle Mobilgrease N:o 2* är ett specialsmörjmedel för växellådor, som på samma gång som det har en ganska lös konsistens har en seg karaktär, så att läckage icke behöver befaras.

För vissa växellåds konstruktioner är emellertid den riktiga växellådsoljan *Gargoyle Mobiloil »C»* eller t.o.m. motorolja den mest lämpliga. Vid tävlingskörning användes ofta motorolja för smörjning av växellådan för att minska kraftförlusten till den minsta möjliga.

Vid förfrågan lämnar Vacuum Oil Company upplysningar beträffande smörjningen av de olika motorcykelmärkenas växellådor.

Rätt oljenivå.

Läckage från växellådan beror vanligen på alltför hög oljenivå. För låg nivå resulterar i otillräcklig smörjning. Den rätta oljenivån visas å bilden på sida 36.

Om växellådan har en liten påfyllningsöppning och ett relativt tjockflytande smörjmedel användes, kan det vara nödvändigt att något värma detsamma för att underlätta påfyllningen. För hög uppvärmning kan emellertid skada smörjmedlet och man bör därför undvika upphettning över 60° C.

Avtappa växellådsoljan varje halvår och påfyll ny olja. Spolning med fotogen är här mindre farlig, om man noga tillser att densamma får avrinna, innan den färska oljan påfylls.

Vid påfyllning av tjocka växellådsoljor bör man ta god tid på sig, ty oljan har svårt att rinna ut och fylla växellådan och man kan lätt få det intrycket att oljenivån är den riktiga, innan oljekvantiteten är tillräcklig. Påfyllning underlättas ofta genom att låta motorn gå långsamt med växelspaken i neutralläget.

KEDJORNAS SMÖRJNING

Regelbunden smörjning är ett av livsvillkoren för kedjorna. Följ instruktionsbokens anvisningar!

Kedjorna rengöras i ett bad av fotogen, som förnyas tills de sista smutspartiklarna mellan länkarna spolats bort. Härefter torkas kedjorna med linnetrasor — icke trassel! — och läggas under några timmar i ett bad av uppvärmd Gargoyle Mobilgrease nr 2. (Observera, att smörjmedlet icke bör uppvärmas högre än till 50° C.) Efter upptagandet böra kedjorna befrias från allt överflödigt smörjmedel för att förhindra alltför hastig dammanhopning.

6-dubbel säkerhet

- ① Bättre skydd
- ② Större hållbarhet
- ③ Lägre oljeförbrukning
- ④ Mindre kolavsättningar
- ⑤ Lättare start
- ⑥ Ingen slambildning

Gargoyle Mobiloil ger varje automobil — från den äldsta typen till den senaste modellen — 6-dubbel säkerhet för fullgott smörjningsskydd.

Vacuum Oil Company's ingenjörer granska och pröva varje ny metod, som kan tänkas ha betydelse för motorsmörjningen och i fall den innebär ett framsteg utnyttjas den. Var gång ett nytt märke eller en ny modell släppes ut i marknaden, undersöker Vacuum Oil Company, om de Gargoyle Mobiloil-märken, som redan finnas, kunna ge fullgott smörjningsskydd. Om icke — framställs omedelbart en speciell olja för det nya märket eller den nya modellen — såsom på sin tid Gargoyle Mobiloil Arctic, senare Gargoyle Mobiloil „AF“ etc. Studera Gargoyle-Tabellen — den anger alltid den rätta smörjoljan för Eder vagn.

ERHÅLLES ÖVERALLT



Gargoyle Mobiloil

Tillverkas
endast av

Vacuum Oil Company

Adress: HELSINGFORS
Centralg. 5. Tel. 30626.



29:de året å rad utger Vacuum Oil Company Gargoy-le-Tabellen, som i ovanavbildad form finnes hos samt-liga Gargoyle Mobiloil-försäljare.

Gargoyle-tabellen

Vacuum Oil Company's automobilingeniörer ha ingående studerat smörjningsproblemen hos varje bilmodell. Detta har — sedan bilfabrikanterna lämnat oss noggranna uppgifter på konstruktionerna — skett genom undersökningar på laboratorier och under praktiska körprov. Resultaten föreligga i Gargoyle-Tabellen, vars rekommendationer fastställas på årligen återkommande konferenser mellan automobilingeniörerna, vilka äro fördelade på Vacuum Oil-bolagen jorden runt.

Gargoyle-Tabellen finnes hos alla Vacuum Oil Company's återförsäljare. Kontrollera själv i tabellen, att Ni får Gargoyle Mobiloil av rätt kvalitet.

Varje rekommendation är Vacuum Oil Companys tillförlitliga råd, baserat på dess automobilingeniörers noggranna undersökningar.

Denna tabell anger det rätta märket Gargoyle Mobiloil för smörjning av motorn, växellådan och differentialen å praktiskt taget alla här i landet förekommande personautomobiler, lastbiler och bussar samt traktorer av årsmodeller 1931—34. (På grund av utrymmesskäl finnes på följande sidor rekommendationer endast för 1932—34 års bilmodeller.) Rekommendationerna för modeller av tidigare år äro praktiskt taget desamma. På efterföljande sidor finnas även de senaste rekommendationerna för motorcyklar samt båt- och utombordsmotorer.

Extra exemplar av denna broschyr sändes på begäran (se det utklippbara bladet i slutet av denna broschyr).

Anvisningar angående rätt smörjning av i tabellen icke upptagna märken lämnas på begäran. Ring eller skriv till

Vacuum Oil Company,

Centralgatan 5, Helsingfors, tel. 30 626

Utdrag ur Gargoyle-tabellen

MOTORN: Följ vinterrekommendationen, då utetemperaturen är mellan 0 och -10° C. Vid köldtemperaturer under -10° C. rekommenderas Gargoyle Mobiloil Arctic för alla motorer.

I händelse fabrikanten rekommenderar tunn olja för inkörning av vagnen, bör Gargoyle Mobiloil Arctic användas. — S.A.E.-numrorna angiva oljans tjocklek eller viskositet, men icke dess kvalitet eller övriga egenskaper. För oljans kvalitet borgar namnet Gargoyle Mobiloil.

De olika Gargoyle Mobiloil kvaliteterna hava följande S.A.E.-viskositetsnumror:

Gargoyle Mobiloil Arctic N:o 20	Gargoyle Mobiloil »BB» N:o 50	Gargoyle Mobiloil »CW» N:o 90
Gargoyle Mobiloil »A» N:o 30	Gargoyle Mobiloil »B» N:o 60	Gargoyle Mobiloil »EP» N:o 160
Gargoyle Mobiloil »AF» N:o 40	Gargoyle Mobiloil »C» N:o 160	Gargoyle Mobiloil »EPW» N:o 90

FÖRKLARING TILL BETECKNINGARNA I TABELLEN:

Arc betyder Gargoyle Mobiloil Arctic
AF „ Gargoyle Mobiloil »AF»

W betyder Gargoyle Mobiloil Aero »W»
EPW „ Gargoyle Mobiloil EPW o.s.v.

Personbilar

Smörjning av personbilar växellådor vintertid. Använd Gargoyle Mobiloil Arctic för Essex-, Hudson-, Terraplane- och Reo Self-shifter-bilarna av 1933 och 1934 års modeller. Använd Gargoyle Mobiloil »CW» för alla med frihjul av rullkopplingstypen försedda växellådor, dock icke vid mycket låga temperaturer, i vilka fall Gargoyle Mobiloil Arctic bör användas. Även för bilar försedda med frihjul av fjäderkopplingstypen (Auburn, Chevrolet) bör Gargoyle Mobiloil »CW» användas vintertid. Vid temperaturer under -10° C, rekommenderas för alla växellådor Gargoyle Mobiloil »CW» i fall sommarrekommendationen är »C», samt Gargoyle Mobiloil »EPW», om sommarrekommendationen är »EP».

Smörjning av personbilar differentialer vintertid. Vid temperaturer under -10° C. rekommenderas Gargoyle Mobiloil »CW» för alla bilar, i händelse sommarrekommendationen är »C», samt »EPW» i händelse sommarrekommendationen är »EP».

PERSONBILAR

43

	1934						1933						1932					
	Sommar			Vinter			Sommar			Vinter			Sommar			Vinter		
	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.
Auburn (6 cyl.)	AF	C	C	Arc	CW	CW	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
— (Alla andra mod. — Dubbelväxel)	BB	C	EP	Arc	CW	EPW	BB	C	EP	Arc	CW	EPW	BB	C	EP	Arc	CW	EPW
— (Alla andra mod. — Konisk kuggeväxel)	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW
Bugatti	D	C	C	Arc	CW	CW	D	C	C	Arc	CW	CW	D	C	C	Arc	CW	CW
Buick	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW
Cadillac	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW
Chevrolet	A	C	C	Arc	CW	CW	A	C	C	Arc	CW	CW	A	C	C	Arc	CW	CW
Chrysler (70, 77, Imperial 80, 8 cyl.)	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (8 cyl., snäckdrev)	AF	C	EPW	Arc	CW	EPW	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
— (Andra mod.)	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Citroen (»7»)	BB	CW	.....	Arc	CW	CW	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
— (Andra mod.)	BB	CW	CW	Arc	CW	CW	BB	CW	CW	Arc	CW	CW	BB	CW	CW	Arc	CW	CW
De Soto	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
D.K.W.-Reichsklasse 601	AF	Mgl	.....	AF	Mgl	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
— (-Meisterklasse 701)	AF	Mgl	.....	AF	Mgl	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
— (-Sonderklasse 1002)	BB	C	C	AF	CW	CW	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
— (Andra 1933-mod.) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	BB	CW	CW	Arc	CW	CW	.....	.....	.....	.....	.....	.....
— (O4 och O6 (F och G), B14, B12, B2, 5CV) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	BB	CW	CW	Arc	CW	CW

PERSONBILAR	1934						1933						1932					
	Sommar			Vinter			Sommar			Vinter			Sommar			Vinter		
	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.
D.K.W.-Meisterklasse 601, 700 och 701, Reichsklasse 601 framhjulsdriven CF600 ..	AF BB	Mgl C	...	AF Mgl	CW CW	...	AF BB	Mgl C	...	AF Mgl	CW CW	...	AF Mgl	...	...	AF Mgl	...	...
Sonderklasse 1001 och 1002 Sonderklasse 1932 V1000 och V800 ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	BB	C	C	AF	CW	CW
2 cyl. bil, Roadster och sportvagn ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	BB	C	C	AF	CW	CW
Dodge Brothers ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
44 Essex ..	...	...	...	...	...	...	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Fiat (508 Balilla och Ardita 2000 cm ³) ..	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW
— (Andra mod.) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Ford ..	AF	CW	C	Arc	CW	CW	AF	CW	C	Arc	CW	CW	AF	CW	C	Arc	CW	CW
Franklin ..	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW
Graham ..	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW
Hanomag (23 hkr.) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (32 hkr., 50 hkr.) ..	AF	EPX	C	Arc	EPX	CW	AF	EPX	C	Arc	EPX	CW	AF	EPX	C	Arc	EPX	CW
Hillman (Aero Minx) ..	D	D	C	Arc	D	C	D	D	C	Arc	D	C	D	D	C	Arc	D	C
— (Andra mod.) ..	BB	BB	C	A	BB	C	BB	BB	C	A	BB	C	BB	BB	C	A	BB	C
Hispano-Suiza (Frankrike) ..	BB	CW	CW	Arc	CW	CW	BB	CW	CW	Arc	CW	CW	BB	CW	CW	Arc	CW	CW
Horch (V 12—600 och 670) ..	AF	EPX	EP	Arc	EPX	EPW	AF	EPX	EP	Arc	EPX	EPW	AF	EPX	EPW	Arc	EPX	EPW
— (8 ZF-Aphon-växel) ..	AF	EPX	EP	Arc	EPX	EPW	AF	EPX	EP	Arc	EPX	EPW	AF	EPX	EPW	Arc	EPX	EPW
— (Horch-växel) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Hudson ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Humber ..	BB	BB	C	A	BB	C	BB	BB	C	A	BB	C	BB	BB	C	A	BB	C
Hupmobile (Hypoidväxel) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (Andra mod.) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Isotta Fraschini ..	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW
Lancia ..	A	C	C	Arc	CW	CW	A	C	C	Arc	CW	CW	A	C	C	Arc	CW	CW
La Salle ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Lincoln ..	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW
Marmon (Modell 16) ..	...	...	...	...	...	...	BB	C	EP	Arc	CW	EPW	BB	C	EP	Arc	CW	EPW
— (Andra mod.) ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	BB	C	C	Arc	CW	CW
Mercedes-Benz (130 Heckmotor) ..	AF	EP	...	Arc	EPW	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
— (170, 200, 290 och alla typer Mannheim, Stuttgart, Nürnberg) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (Der grosse Mercedes 770, 150 hkr. utan kompressor) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (200 hkr. med kompressor) ..	D	C	C	DM	CW	CW	D	C	C	DM	C	CW	D	C	C	DM	C	CW
— (380) ..	D	C	C	DM	CW	CW	D	C	C	DM	C	CW	D	C	C	DM	C	CW
— (SSK 710, SS, SSK, S, K) ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Morris (Ten-Four & Ten-Six Sports) ..	D	CW	C	AF	CW	C	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Morris-Cowley (1933 & tidigare modeller) ..	...	...	...	...	...	...	AF	C	C	A	CW	C	AF	C	C	A	CW	C
Morris (Andra 4-cyl. mod.) ..	BB	CW	C	AF	CW	C	BB	C	C	AF	CW	C	BB	C	C	AF	CW	C
Morris (Andra 6-cyl. mod.) ..	BB	CW	C	A	CW	C	BB	C	C	A	CW	C	BB	C	C	A	CW	C
Nash (Modell 10—90, 11—90, Ambassador 8) ..	BB	C	EPW	Arc	CW	EPW	BB	C	EPW	Arc	CW	EPW	BB	C	EPW	Arc	CW	EPW
— (490 Series Twin-Ignition 6 och 8, 8—90, 9—90) ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	BB	C	C	Arc	CW	CW
— (10—80, 11—80) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	EPW	Arc	CW	EPW	AF	C	C	Arc	CW	EPW
— (Andra mod.) ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Oldsmobile ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Opel (1.3 L. 2 L.) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (Andra mod.) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Packard ..	AF	C	EP	Arc	CW	EPW	AF	C	EP	Arc	CW	EPW	AF	C	EP	Arc	CW	EPW
Peerless (Standard A) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Plymouth ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Pontiac ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Renault (Monaquatre 8 OV) ..	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW
— (Andra mod.) ..	D	C	C	Arc	CW	CW	D	C	C	Arc	CW	CW	D	C	C	Arc	CW	CW
Reo (Self-shifter autom. växel) ..	A	EPW	C	Arc	EPW	CW	A	EPW	C	Arc	EPW	CW	...	...	...	...	...	...
— (Andra mod.) ..	A	C	C	Arc	CW	CW	A	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW

Varje rekommendation är Vacuum Oil Company's tillförlitliga råd, baserat på dess automobilingenjörers noggranna undersökningar.

PERSONBILAR	1934						1933						1932					
	Sommar			Vinter			Sommar			Vinter			Sommar			Vinter		
	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.
Rockne							AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Rolls Royce (England)	BB	CW	EP	A	CW	EP	BB	CW	EP	A	CW	EP	BB	CW	EP	A	CW	EP
— (Amerika)													BB	C	C	Arc	CW	CW
Studebaker	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
Stutz	BB	C	EP	Arc	CW	EPW	BB	C	EP	Arc	CW	EPW	BB	C	EP	Arc	CW	EPW
Vauxhall	AF	D	C	A	D	C	AF	D	C	A	D	C	AF	D	C	A	D	C
Volvo	AF	C	EP	A	CW	EPW	AF	C	EP	A	CW	EPW	AF	C	EP	A	CW	EPW
Wanderer (1.7 l. W15 och W21, 2 l. W17 och W22)	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	...	...	...	Arc	CW	CW
— (2.5 l. W11)	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (Med Aphon-växel)		EPX	...	...	EPX	...		EPX	C	...	EPX	CW		EPX	C	...	EPX	CW
— (3 l. Sport) .....			...	...	...	...	AF	EPX	C	Arc	EPX	CW	AF	EPX	C	Arc	EPX	CW
— (W 10/4—1.5 l.) .....			...	...	...	...				...			AF	C	C	Arc	CW	CW
Willys	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	A	C	C	Arc	CW	CW
Willys Knight .....			...	...	...	...				...			A	C	C	Arc	CW	CW
Willys Overland .....			...	...	...	...				...			A	C	C	Arc	CW	CW

Varje rekommendation är Vacuum Oil Company's tillförlitliga råd, baserat på dess automobilingeniörers noggranna undersökningar.

Lastvagnar och bussar

Följ vinterrekommendationen, då utetemperaturen är mellan 0 och -10° C. Vid temperaturer under -10° C. rekommenderas Gargoyle Mobiloil Arctic för alla motorer samt Gargoyle Mobiloil »CW» i stället för »C» och Gargoyle Mobiloil »EPW» i stället för »EP». Nedannämnda rekommendationer gälla vid vanlig körning. Då vagnen köres utan avbrott med mycket hög belastning och långa sträckor, på backiga vägar och med exceptionellt stor hastighet, eller om motorn på grund av andra omständigheter går mycket varm, rekommenderas användandet av den närmast tjockare kvaliteten, t.ex. Gargoyle Mobiloil »B» i stället för »BB» sommartid.

47

LASTVAGNAR OCH BUSSAR	1934						1933						1932					
	Sommar			Vinter			Sommar			Vinter			Sommar			Vinter		
	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.
Bedford (8 & 12 cwt.)	AF	D	C	A	D	C	AF	D	C	A	D	C	BB	C	C	AF	C	C
— (Andra mod.)	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C
Blitz (1 t. snabblastvagn) ..	AF	C	C	Arc	CW	C	AF	C	C	Arc	C	C	AF	C	C	Arc	C	C
— (2.6 och 3.5 l.)	AF	C	C	Arc	C	C	AF	C	C	Arc	C	C	AF	C	C	Arc	C	C
Brockway (Modell V—1200																		
och bussar)	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW
— (Andra mod.)	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW
Chevrolet	A	C	C	Arc	CW	CW	A	C	C	Arc	CW	CW	A	C	C	Arc	CW	CW
Citroen	BB	CW	CW	A	CW	CW	BB	CW	CW	A	CW	CW	BB	CW	CW	A	CW	CW
Commer (6 8, 15 cwt. B20,																		
G2 6TK, Corinthian, Inva-	BB	BB	C	AF	BB	C	BB	BB	C	AF	BB	C	BB	BB	C	AF	BB	C
der, Pugad, Ambulance) ..	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C
— (Andra mod.)	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C
Diamond T	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW
Dodge	A	C	C	Arc	CW	CW	A	C	C	Arc	CW	CW	A+	C	C	A	CW	CW
Federal (Hercules & Wau-																		
kesha 6-cyl. mot.)	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW
— (Waukesha 4-cyl & Conti-																		
mental motor)	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW

LASTVAGNAR OCH
BUSSAR

1934

1933

1932

Sommar

Vinter

Sommar

Vinter

Sommar

Vinter

Motor

Växellåda

Diff.

Motor

Växellåda

Diff.

Motor

Växellåda

Diff.

Motor

Växellåda

Diff.

Motor

Växellåda

Diff.

Motor

Växellåda

Diff.

Motor

Växellåda

Diff.

Fiat (Littorina)	B	C	B	A	C	B	BB	C	EP	A	CW	EP	BB	C	EP	A	CW	EP
— (Andra mod.)	BB	C	EP	A	CW	EP	BB	C	EP	A	CW	EP	BB	C	EP	A	CW	EP
Fisher	AF	C	C	A	C	C	AF	C	C	A	C	C	AF	C	C	A	C	C
Ford	AF	C	C	A	C	C	AF	C	C	A	C	C	AF	C	C	A	C	C
Fordson	AF	C	C	A	C	C	AF	C	C	A	C	C	AF	C	C	A	C	C
G. M. C. (T10, T11, T15, T17, T18, T19, T23, T26, T31, T33, T43, T51)	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW
— (Andra mod.)	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW
— (Bussar, se Yellow Coach)																		
Indiana (Continental & Wisconsin-mot.)	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW
— (Diesel)	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW
— (Andra mod.)																		
International (Modell A4, A5, A6, B3, B4, — även Lycoming- och Waukesha-mot.)	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW
— (Modell D—1)	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW
— (Andra mod.)																		
MAN (Lastv. & omnibussar Z1 och D1, F1H6, F1N6, med dieselmotor)	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW
— (D1, F1H6, F1N6, med förgasmotor)							BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW
— (S1H6, S1N6, med dieselmotor)	AF	C	EP	A	CW	EP	AF	C	EP	A	CW	EP	AF	C	EP	A	CW	EP
— (S1H6, S1N6, med förgasmotor)							BB	C	EP	A	CW	EP	BB	C	EP	A	CW	EP
— (Med Aphon-växel)	AF	EPX	EP	Arc	EPX	EP	AF	EPX	EP	Arc	EPX	EP	AF	EPX	EP	Arc	EPX	EP
Mercedes-Benz (L1000 Express)	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (Andra mod.)	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (Med ZF-Aphon-växel)		EPX			EPX			EPX										
Morris Light Van (5 cwt.) ..	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C
— (8, 10 & 10 cwt.)	AF	C	C	A	C	C	AF	C	C	A	C	C	AF	C	C	A	C	C
Morris-Commercial (10, 15 cwt. & 1 ton.)	AF	C	C	A	C	C	AF	C	C	A	C	C	AF	C	C	A	C	C
— (Andra mod.)	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C
Morris-Commercial Fire Engine	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C
Morris-Commercial Taxi	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C	BB	C	C	AF	C	C
Opel (Paketbil)	AF	C	C	Arc	C	C	AF	C	C	Arc	C	C	AF	C	C	Arc	C	C
Opel-Blitz	AF	C	C	Arc	CW	C	AF	C	C	Arc	CW	C	AF	C	C	Arc	CW	C
Renault (12CV, 25CV, 40CV, diesel)	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (Andra mod.)	B	C	C	A	CW	CW	B	C	C	A	CW	CW	B	C	C	A	CW	CW
Reo	A	C	C	Arc	CW	CW	A	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW
— (Bussar)	BB	CW	C	A	CW	CW	BB	CW	C	A	CW	CW	BB	CW	C	A	CW	CW
Rochet-Schneider (bens.) ..	AF	CW	C	Arc	CW	CW	AF	CW	C	Arc	CW	CW	AF	CW	C	Arc	CW	CW
— (Diesel)	AF	CW	C	Arc	CW	CW	AF	CW	C	Arc	CW	CW	AF	CW	C	Arc	CW	CW
Sisu	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW
Stewart (Lycoming 4- o. 6-cyl.) ..	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW
— (Andra mod.)	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW
Studebaker (Hearse & Ambulance)																		
— (Andra mod.)	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW
Tidaholm	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW
Volvo	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW
Vomag (5 Cz 45, 5 Cz 48, 3 Cz, med förgasmotor)	BB	EPX	C	A	EPX	CW	BB	EPX	C	A	EPX	CW	BB	EPX	C	A	EPX	CW
— (Samma med dieselmotor) ..	AF	EPX	C	Arc	EPX	CW	AF	EPX	C	Arc	EPX	CW	AF	EPX	C	Arc	EPX	CW
— (5 Cz 50, 5 Cz och DL6 med förgasmotor)	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW
— (Samma med dieselmotor) ..	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW
— (Snabbgångväxel)																		
Willys-Overland																		
— (Bussar)													AF	C	C	Arc	CW	CW
Yellow Coach (U och W) ..	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW	AF	C	C	A	CW	CW
— (Andra mod.)	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW	BB	C	C	AF	CW	CW

Båt- och utombordsmotorer

BÅTMOTORER	1934	1933	1932	BÅTMOTORER	1934	1933	1932
	Motor	Motor	Motor		Motor	Motor	Motor
Andros (L41-L43, 28-55 hkr.)	B	B	B	Nopsa	A	A	A
— (Andra mod.)	AF	B	B	Olympia	A	A	A
Archimedes (A-1, A-2, A-3, B-1)	AF	AF	AF	Penta (Utombordsmot. U 21)	A	A	A
— (B-3)	DM	DM	....	— (Utombordsmot. S-2) .....	....	A	A
Ares (W1, W2, W4, W6, W8/100, 6-140 hkr., T (WSD), 500 hkr. och W8/190, 560 hkr.)	BB	BB	BB	— (Utombords racermot. U21, 1-2) .....	....	....	DM
— (Andra mod.)	A	A	A	— (Utombordsmot. U-22, V-2)	DM	DM	....
B. M. W.	BB	BB	BB	— (Modell K-1, K-2)	A	A	....
Dunelt	AF	AF	AF	— (Modell P-4, P-6)	AF	AE	AF
Elto	A	A	A	— (Modell DC6)	AF	AE	AE
Evinrude	A	A	A	— (Modell P-42, P-62, HA-6)	BB	BB	....
Fiat (53-A)	B	B	B	— (Andra mod.)	A	A	A
— (Andra mod.)	BB	BB	BB	— (Modell A-2, A-4, BM-2, C-4, C-6, K-1, K-2, P-4, L4, L6, P6) (Vid användning av petroleum)	BB	BB	BB
Gray	AF	AF	AF	Pyrkijä	A	A	A
Johnson & Johnson Seahorse	A	A	A	Scripps (Modell E2, F4, F4MD, F4RD)	AF	AF	AF
Karhu (7-18 hkr. 1-2 cyl.) ..	BB	BB	BB	— (Andra mod.)	B	B	B
Kermath (Modell 3, 4-5, 6-8, 8-10, 12, 16 & 20)	AF	AF	AF	Sterling (Neptune)	H	H	H
— (Mod. Sea Raider, Sea Farer, Sea Hawk, Sea Wolf)	XH	XH	XH	Thornycroft (RE4, AB4, DB2, M4) (Med petroleum) ...	BB	BB	BB
— (Mod. Sea Bird)	BB	....	....	— (AE4, DH4, AB4, DB2, M4) (Med bensin)	A	A	A
— (Andra mod.)	H	H	H	— (Andra mod.)	BB	BB	BB
Kipinä	A	A	A	— (Diesel)	Arc	Arc	....
Lockwood	A	A	A	Trim (Båtmotor)	AF	AF	AF
Maybach (S5, S6, S7, S1, S2, och 12-cyl. SDS-8) ..	DM	DM	DM	— (Utombordsmot., modell C, racer)	DM	....	....
— (Andra mod.)	W	W	W	— (Alla andra mod.)	AF	AE	....
				Wickström (18 24 hkr. 2-cyl. och 25/60 hkr. 4-cyl.) ...	B	B	B
				— (Junior 8 hkr.)	B	B	B
				— (Andra mod.)	B	B	A

Traktorer

TRAKTORER

51

TRAKTORER	1934						1933						1932						1931						
	Sommar			Vinter			Sommar			Vinter			Sommar			Vinter			Sommar			Vinter			
	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	Motor	Växellåda	Diff.	
Avance .....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	A	C	C	A	C	C	A	C	C	A	C	C
Case (Harvester, Thresher, Haybaler Waukesha mot.)	BB	..	..	Arc	..	..	BB	..	..	Arc	..	..	BB	..	..	Arc	..	..	BB	..	..	Arc	..	..
— (Harvester, Thresher, med egen motor.) ...	AF	..	..	Arc	..	..	AF	..	..	Arc	..	..	AF	..	..	Arc	..	..	AF	..	..	Arc	..	..
— (Andra mod.)	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	
Caterpillar (Combine) ..	B	..	..	Arc	..	..	B	..	..	Arc	..	..	B	..	..	Arc	..	..	B	..	..	Arc	..	..
— (Diesel)	B	C	C	Arc	CW	CW	B	C	C	Arc	CW	CW	B	C	C	Arc	CW	CW	..	..	..	..	..	..
— (Diesel Starting Engine) ..	A	..	..	Arc	..	..	A	..	..	Arc	..	..	A	..	..	Arc	..	..	..	..	..	..	..	..
— (Andra mod.)	B	C	C	Arc	CW	CW	B	C	C	Arc	CW	CW	B	C	C	Arc	CW	CW	B	C	C	Arc	CW	CW	
Cletrac (modell 12, W) ..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	BB	C	Mg2	Arc	CW	Mg1
— (Modell 20 med remdrift) ..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	BB	C	C	Arc	CW	CW
— (Utan remdrift) .....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	BB	C	C	Arc	CW	CW
— (Andra mod.)	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	
Fordson	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW	BB	C	C	A	CW	CW	
Lanz (12/20 hkr. och 15/30 hkr.)	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	AF	C	C	Arc	CW	CW	
— (22 38 hkr.)	B	C	C	AF	CW	CW	B	C	C	AF	CW	CW	B	C	C	AF	CW	CW	..	..	..	..	..	..
McCormick-Deering (Harvester, Thresher, International)	BB	..	..	Arc	..	..	BB	..	..	Arc	..	..	BB	..	..	Arc	..	..	BB	..	..	Arc	..	..
— (Diesel)	Arc	C	C	Arc	CW	CW	Arc	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	
— (International, andra mod.)	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	BB	C	C	Arc	CW	CW	
Munktel	AF	AF	AF	A	AF	AF	AF	AF	AF	A	AF	AF	AF	AF	AF	A	AF	AF	AF	AF	AF	AF	A	AF	AF
Oil Pull .....	..	..	..	..	..	..	B	C	C	Arc	CW	CW	B	C	C	Arc	CW	CW	B	C	C	Arc	CW	CW
Renault	B	C	C	A	CW	CW	B	C	C	A	CW	CW	B	C	C	A	CW	CW	B	C	C	A	CW	CW	

Motorcyklar

För alla motorcyklar, med undantag av nedannämnda modeller.

Sommar: Gargoyle Mobiloil »D».

Vinter: Gargoyle Mobiloil »DM».

MOTORCYKLAR	1934		1933		1932		1931	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommar	Vinter	Sommar	Vinter	Sommar	Vinter	Sommar	Vinter
D. K. W. (Schüttoff) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	D	DM
— (Block 500, Sport 500, SS 600, TB Block 600, Super Sport 500, Super Sport 600) .....	.....	.....	D	D	D	D	D	D
— (Luxus Spezial 200, Luxus 300) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	BB	BB
— (Andra mod.)	AF	AF	AF	AF	AF	AF	AF	AF
Blandningsproportion: Alla 500 och 600 cm ³ -modeller 1:30 Alla andra mod. .. 1:20								
Harley-Davidson	B	A	B	A	B	A	B	A
Indian (»4»)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc
— (Scout, modell G, GE 101, 37, Despatch) .....	.....	.....	.....	.....	BB	A	BB	A
— (Andra mod.)	BB	Arc	BB	Arc	B	A	B	A
N. S. U. (201Z, 201ZD, 175Z, 175ZD)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
— (Andra mod.)	D	DM	D	DM	D	DM	.....	.....

Varje rekommendation är Vacuum Oil Company's tillförlitliga råd, baserat på dess automobilingeniörers noggranna undersökningar.

VÅRA FÖRPACKNINGAR



Gargoyle Mobiloil Arctic »A», »AF», »BB» och »B» föras i hela och halva samt 10 gallons järnfat och i 5 och 1 gallons kannor.

Gargoyle Mobiloil »D» och »DM» föras i halva och 10 gallons järnfat samt i 5 och 1 gallons kannor.

Gargoyle Mobiloil Aero »W» föres i hela och halva järnfat samt i 5 och 1 gallons kannor.

Gargoyle Mobiloil »C» och »CW» föras i hela och halva järnfat samt även i 1/4 fat för »Dolly»-pumpar och 5 & 1 gallons kannor.

Gargoyle Mobiloil »EP» och »EPW» föras i 5 och 1 gallons kannor.

Gargoyle Mobilubricant Soft föres i 5 och 1 skålp. burkar.

Gargoyle Mobilgrease N:o 1 föres i hela och halva järnfat samt även i 1/4 järnfat för »Dolly»-pumpar. Vidare i 5 och 2 skålp. burkar.

Gargoyle Mobilgrease N:o 2 föres i hela och halva järnfat samt även i 1/4 järnfat för »Dolly»-pumpar. Vidare i 5 och 1 skålp. burkar.

Gargoyle Mobilgrease N:o 4 (tidigare Vocolubricant) föres i 5 och 1 skålp. burkar.

Gargoyle Mobilgrease N:o 5 föres i 5 och 1 skålp. burkar.

Gargoyle Mobilgrease N:o 6 föres i 5 och 1 skålp. burkar.

Gargoyle Velocite Oil D (Household Lubricant) föres i originala 100 grs. kannor.

Gargoyle Velocite Oil E föres i 1 liters kannor.

Gargoyle Upper Cylinder Lubricant (Ovansmörjningsolja) föres i 1/2 liters kannor. En dylik kanna är avsedd för 160 liter bensen, således ca 1/4 av kannans innehåll på ca. 40 liter bensen.

Bromsvätska Voco Brake Fluid. Säljes i 5 gall. kannor och 1/2 liters burkar.

Stötdämparolja Voco Shock Absorber Oil. Säljes i 1/2 liters burkar.

Stötdämparolja Voco Shock Absorber Oil Light och Voco Shock Absorber Oil Special. Säljes i 5 och 1 gall. kannor.



Kapacitets- och Chassis-

1 nedanstående tabell ha angivits de förnämsta amerikanska bilmärkenas 1931 och 1930 års modeller. Ur tabellen framgå även rekommendationerna

NEDANSTÄENDE UPPGIFTER HA MOTTAGITS

Förklaring
MO = Motorolja (sommar — Gargoyle Mobiloil »A», »AF» eller »BB»
(vinter — Gargoyle Mobiloil Arctic
C = Gargoyle Mobiloil »C» (använd vintertid »CW»)
2 = Gargoyle Mobilgrease N:o 2.

För centralsmörjningssystemet bör användas

PERSONBILAR			KAPACITET i liter			
Märke	Modell	År	Vev- hus	Växel- låda	Fri- hjul	Bak- axel
AUBURN	6 cyl.	1934	5.7	1.2	....	1.9*
	8 cyl.	1934	7.6	1.4	0.5§	1.9*
	12 cyl.	1934	8.5	1.4	0.5	3.3
	8 cyl. 12 cyl.	1933	7.6, 8.5	1.9, 1.4	0.5	1.9§§§
	8-98, 8-100	1931-2	7.6	1.9, 1.4	0.5	1.9§§§
	12-160	1932	8.5	1.4	0.5	1.9§§§
	6-85	1930	5.7	1.6	....	1.4
	8-95	1930	6.6	1.4	....	1.4
	125	1930	7.6	1.4	....	1.4
BUICK	34-50, 34-60	1934	6.6, 7.6	0.8, 1.9	....	1.4, 2.1
	34-90	1934	8.5	1.9	....	2.6
	32-50, 33-50	1932-3	6.6	1.9	....	1.4
	32-60, 33-60	1932-3	7.6	1.9	....	3.5, 2.1
	32-80, 33-80	1932-3	8.5	1.9	....	4.0, 2.6
	32-90, 33-90	1932-3	8.5	1.9	....	4.0, 2.6
	8-50	1931	6.6	1.1, 1.9	....	1.2, 1.3
	8-60	1931	7.6	1.9	....	3.5
	8-80, 8-90	1931	8.5	2.7	....	4.0
	50, 60	1930	5.7	1.8	....	2.8
	40	1930	5.2	1.7	....	2.8
CHEVROLET	Master	1934	4.7	1.2	....	2.1
	Master, Standard	1933	4.7, 4.3	1.2, 0.7	0.4*	2.1, 1.7
	BA	1932	4.7	1.2	0.4	1.9
	AE, AD	1931-30	4.7	1.0, 1.0	....	1.9
CHRYSLER (Forts. följ. sida)	8, Imperial 8	1934	5.7	1.6*	Gem. växell.	2.0
	Six	1934	5.7	1.3	Gem. växell.	1.5
	6-CO	1933	5.7	1.6	Gem. växell.	1.5
	Royal Imperial	1933	5.7	1.6	Gem. växell.	2.0, 3.9
	8-CP	1932	5.7	2.4	Gem. växell.	2.7
	Imp. 8 (CH, CL)	1932	8.0	2.4	Gem. växell.	3.9
	6	1932	5.7	1.5	0.2	2.0
	Imperial 8	1931	7.6, 8.0	1.7, 2.5	....	3.9
	8, De Luxe	1931	4.7	1.7	....	2.1
	6	1931	5.7	1.0, 1.4	0.2	2.0

smörjningstabell

vevhus-, växellåds- och kylarkapaciteter. Detta gäller 1934, 1933, 1932, för de viktigaste smörjningspunkterna å chassiet.

DIREKT FRÅN AUTOMOBILFABRIKERNÄ.

till tecknen.

2/4 = Gargoyle Mobilgrease N:o 2 eller N:o 4
5 = Gargoyle Mobilgrease N:o 5
6 = Gargoyle Mobilgrease N:o 6

Gargoyle Mobiloil BB såväl sommar som vinter.

SMÖRJNINGSREKOMMENDATIONER							KYLARE	Anmärkningar
Fjäder- hängslen	Spindelbult Parallellsteg & dragstäng	Fläkt	Vatten- pump	Ur- tramp- nings- lager	Kardanknut	Styrnacka	Kapa- citet i liter	
Gummi	2/4**	MO	MO	MO	**	2	16.1	*Dubbelväxel 2.8 l.
Gummi	2/4§§	MO	6	MO	5	2	19.9	**Spindelbult. MO — pa- rallellstagsändar, gummi.
Bijur	2/4§§	MO	6	Bijur	C	2	35.0	***Påfylld i fabrik. Kil-
Bijur	2/4x	MO	6	Bijur	Cxx	2	18.3, 35.0	spår 2/4.
Bijur	2/4x	MO	6	Bijur	5	2	20.1, 18.3	§End. modell 850 Y.
Bijur	2/4x	MO	6	Bijur	5	2	35.0	§§För spindelbultar MO.
Bijur	2/4x	MO	Bijur	Bijur	5	2	16.1	§§§Dubbelväxel 8 cyl. 2.8
Bijur	2/4x	MO	Bijur	Bijur	5	2	18.9	l., 12 cyl. 3.3 l.
Bijur	2/4x	MO	Bijur	Bijur	5	2	22.7	x Spindelbult med Bijur- smörj.
								xx End. 12 cyl. 8 cyl. kilspår 2/4.
2/4*	2/4	MO	6	MO**	2	14.7, 17.0	*Även framfjäder kontroll- stäng. **Under motorhuv, till höger. §Synkronis. modell har större växellåds- och bak-axel kapacit.
2/4*	2/4	MO	6	MO**	....	2	21.8
2/4	2/4	MO	6	MO**	....	2	11.4-13.2
2/4	2/4	MO	6	MO**	....	2	15.1-16.1
2/4	2/4	MO	6	MO**	....	2	18.0-18.9
2/4	2/4	MO	6	MO**	....	2	18.0-18.9
2/4	2/4	MO	6	MO	C	2	11.4	
2/4	2/4	MO	6	MO	....	2	14.2
2/4	2/4	MO	6	MO	....	2	18.0
2/4	2/4	MO	6	5	....	2	20.8
2/4	2/4	MO	6	5	....	2	15.1
2/4	2/4	MO	6	C	2	9.9	*End. Master. **End. senaste AE-modell.
2/4	2/4	MO	6	C	....	2	9.9, 9.5
2/4	2/4	MO	6	MO	....	2	10.9
2/4	2/4	MO	6	MO**	....	2	10.9, 9.5
2/4	2/4**	6	5	***	2	19.9	*Med »overdrive» 3.3 l. **För spindelbultar MO. ***Påfylld i fabrik. Kil- spår 2/4. §Delvis gummi.
2/4	2/4	....	6	5	***	2	14.7
2/4	2/4	MO	6	5	***	2	14.7	
2/4	2/4	MO	6	5	***	2	18.5, 18.9	
2/4§	2/4	MO	MO	5	5	2	18.0	
2/4§	2/4	MO	6	5	5	2	23.2, 28.4	
2/4	2/4	MO	MO	5	5	2	15.1	
2/4§	2/4	MO	6	5	5	2	24.6	
2/4§	2/4	MO	MO	5	5	2	15.1, 18.0	
2/4	2/4	MO	MO	5	5	2	15.1	

PERSONBILAR			KAPACITET i liter			
Märke	Modell	År	Vev- hus	Växel- låda	Fri- hjul	Bak- axel
CHRYSLER (Forts. föreg. sida)	Imperial 80	1930	7.6	1.5, 2.2	....	4.0
	70, 77	1930	5.7	2.1, 2.4	....	2.8
	66	1930	5.7	1.0	....	1.6
	6	1930	5.7	0.6	....	1.9
DODGE	6	1934	4.7	1.3	Gem. växell.	1.5
	6-DP, 8-DO	1933	4.7, 5.7	1.5, 2.0	Gem. växell.	1.5, 2.3
	6-DL, 8-DK	1932	5.7, 4.7	1.7	0.2	2.0
	6-DD	1930-1	5.7	1.2	....	2.0
	6-DH	1931	5.7	1.0, 1.4	....	2.0
	8-DC	1931	5.7	1.0	....	2.0
	8-DG	1931	4.7	1.5	0.2	2.0
	6-DA	1930	5.7	1.0	....	3.3
	6 Senior	1930	5.7	1.0§§§	....	3.3
	8-DC	1930	6.6	1.2	....	2.0
ESSEX	Terraplane 6 & 8	1932-3	6.2, 7.6	1.4	Gem. växell.	1.5
	Super Six	1932	5.7	1.4	Gem. växell.	1.9
	Super Six	1930-1	4.7	1.0	0.5§§	1.9
FORD	V8	1934	4.7	1.2	....	1.2
	V8	1932-3	4.7	1.2	....	1.2
	4 sil.	1932-3	4.7	1.2	....	1.2
	A	Alla	4.7	0.5	....	0.7
GRAHAM	Six »68»	1934	5.7	1.2	0.2*	1.2
	Spec. 8, Std. 8	1934	5.7	1.2	0.2*	1.4
	Custom 8-69	1934	5.7	1.4	0.7*	1.9
	Std. 8, Cust. 8	1933	5.7	2.1	Gem. växell.	1.9
	Std. 6 (65)	1933	5.7	1.4	Gem. växell.	1.4
	Blue Streak 57	1932	5.7	1.4	0.5	1.9
	Six 60	1932	5.7	0.5	0.7	1.9
	Spec. 8-20, Cust. 8-34	1931	5.7, 7.6	1.4	0.5*	1.9
	Std. Spec. 6	1931	5.7	0.5, 1.4	....	1.9
	Prosperity 6	1931	5.7	0.5	0.7	1.9
	Std. 8, Spec. 8-42	1930-1	7.6	1.9§§	....	1.9
				2.8, 2.0,		2.4, 1.9,
	Cust. 8, 827, 837	1930-1	7.6	2.8	....	2.4
	621	1930	6.6	2.8	....	2.4
	Spec. 66, 615	1930	5.7	1.9	....	1.9
	Std. 66, 612	1930	5.7	0.5	....	1.9
HUDSON	8	1934	6.6	1.4	....	1.4
	6, 8	1933	6.2, 7.6	1.7	Gem. växell.	1.9
	8	1932	7.6	1.4	Gem. växell.	1.9
	8	1930-1	7.6	0.8	0.5	1.9
HUPMOBILE (Forts. följ. sida)	6-417	1934	5.7	1.2	....	0.9
	6-421	1934	5.7	1.2	....	1.7
	8-427	1934	7.6	1.2	***	1.7
	8 (322) 8 (422)					
	8 (326) 8 (426)	1933	5.7, 8.5	1.2, 1.4	0.5	2.1
	6 (316)	1933	5.7	1.2	0.5	1.9
	6 (321) 6 (421)	1933	5.7	1.2	0.2§	1.7

SMÖRJNINGSREKOMMENDATIONER						KYLARE		
Fjäderhångslen	Spindelbult Parallelslag & dragstäng	Fläkt	Vatten- pump	Ur- tramp- nings- lager	Kardanknut	Styrnacka	Kapa- citet i liter	Anmärkningar
Gummi	2/4	MO	6	5	5	2	18.9	
Gummi	2/4	MO	MO	5	5	2	17.0, 19.9	
Gummi	2/4	MO	MO	5	5	2	13.2	
2/4	2/4	MO	MO	5	5	2	11.4	
2/4*	2/4	....	6	5	**	2	17.5	*Även framfjädr. kontroll-
2/4	2/4	MO***	6	5	5§	2	13.7, 17.5	st. — bakfjädr. främre
2/4§§	2/4	MO	MO	5	5	2	13.7, 17.5	fjäderhångslen, gummi.
2/4	2/4	MO	MO	5	5	2	11.4	**Påfylld i fabrik. Kil-
2/4	2/4	MO	MO	5	5	2	13.2	spår 2/4.
Gummi	2/4	MO	MO	5	5	2	15.1	***End. åttor.
Gummi	2/4	MO	MO	5	5	2	15.1	§End. sexor. Åttor, se **)
2/4	2/4	MO	MO	5	5	2	15.1	§§Åttor, gummi.
2/4	2/4	5	MO	5	C	2	17.0	§§§4 växl. växellådska-
Gummi	2/4	MO	MO	5	5	2	13.2	cit. 1.9 l.
2/4	2/4**	MO	....	5***	5§	2	11.4, 15.1	*Tidiga 1932 sexor 5.7 l.
2/4	2/4	5	....	5	5	2	18.3	**Parallelslagsändar, gum-
2/4	2/4	5	....	5	5	2	18.3, 17.5	mi.
								***End. 1933 modeller.
								§§ cyl. kilspår 2/4.
								§§§End. 1931.
Gummi	2/4	MO	6	4	5	2	20.8	
Gummi	2/4	MO	6	4	5	2	20.8	
Gummi	2/4	5	6	4	5	2	11.4	
2/4	2/4	5	6	5	5	2	11.4	
Gummi	2/4**	....	6	....	***	2	18.9	
Gummi	2/4**	MO	6	....	***	2	18.9	*Frihjul, fritt val.
Gummi	2/4**	MO	6	....	***	2	18.9	**Parallelslagsändar, gum-
Gummi	2/4**	MO	6	2/4§	5	2	18.9	mi.
Gummi	2/4**	MO	6	....	***	2	18.9	***Påfylld i fabrik., kil-
Gummi	2/4	MO	6	....	5	2	18.9	spår 2/4.
Gummi	2/4	MO	6	2/4	5	2	18.9	§End. Custom 8.
Gummi	2/4	MO	MO	2/4	5	2	18.9, 24.6	§§Med 4 växl. 2.8 l.
2/4	2/4	MO	MO	2/4	5	2	18.9	
Gummi	2/4	MO	MO	2/4	5	2	18.9	
Gummi	2/4	MO	6	2/4	5	2	24.6	
Bijur	Bijur	MO	6	Bijur	5	2	25.5	
Bijur	Bijur	MO	6	Bijur	5	2	23.7	
2/4	2/4	MO	MO	2/4	5	2	18.9	
2/4	2/4	MO	MO	2/4	5	2	17.0	
2/4	2/4*	MO	....	5	**	2	21.8	*Parallelslagsändar med
2/4	2/4***	5§	MO	5	5	2	13.7, 16.1	kullager. Påfylld i fabrik.
2/4	2/4	5	MO	....	5	2	16.1	**Påfylld i fabrik. Kil-
2/4	2/4	5	MO	5	5	2	17.0	spår 2/4.
								***Parallelslagsändar, gum.
								§Endast åttor.
2/4	2/4*	5	6	MO	**	2	15.1	
2/4	2/4*	5	6	MO	**	2	18.0	
2/4	2/4*	5	6	MO	**	2	18.0	
Gummi	2/4*	....	6	MO	**	2	20.0, 22.7	*Spindelbultar MO.
2/4	2/4*	MO	6	MO	C	2	12.3	**Påfylld i fabrik. Kilspår 2/4.
2/4	2/4*	....	6	MO	**	2	15.1	***Frihjul, fritt val.

PERSONBILAR			KAPACITET i liter			
Märke	Modell	År	Vev- hus	Växel- låda	Fri- hjul	Bak- axel
HUPMOBILE (Forts. föreg. sida)	8 (222) 8 (226)	1932	5.7, 8.5	1.2, 1.4	0.5	2.1
	216	1932	5.7	1.2	0.5	1.9
	H, U	1931	11.4	1.9	Gem. växell.	2.8
	Century 8	1931	5.7	1.9	Gem. växell.	1.9
	Century 6	1931	5.7	1.1	Gem. växell.	1.4
	C	1930-1	8.5	0.9, 1.9	Gem. växell.	2.4
	H, U	1930	11.4	0.9	....	2.8
	S	1930	5.7	0.7	....	1.4
NASH	Big 6, Advanced 8	1934	6.6, 7.6	1.4	0.5*	2.8
	Ambassador 8	1934	9.5	1.4	0.5*	5.7
	1120, 1130, 1170	1933	6.6	1.4	0.5	2.8
	1180, 1190	1933	7.6, 9.5	1.4	0.5	2.1, 2.8
	Adv. 8 Ambass. 8	1932	9.5	1.4	0.5	2.8
	Special 8	1932	7.6	1.4	0.5	1.9
	Standard 8	1932	6.6	1.4	0.5	2.8
	Big 6	1932	5.7	1.4	0.5	2.8
	970	1932	4.7	0.9	0.5	2.8
	660, 960	1931-2	4.7	0.9	0.5	2.8
	880, 980	1931-2	7.6	0.9	0.5	2.8
	890, 990	1931-2	9.5	1.4	0.5	3.3
	870	1931-2	4.7	0.9	0.5	2.8
	8-400	1930	9.5	1.9	....	2.4
	Twin Ignition 6	1930	7.6	1.4	....	1.9
	Single 6, 6-60	1930	4.7	0.9	....	2.8
OAKLAND	8	1930-1	6.6	1.9, 1.2	....	1.4
OLDSMOBILE	8	1934	6.6	0.9	....	1.2
	6	1934	5.7	0.9	....	1.2
	6, 8	1933	5.7, 6.6	0.9	....	1.2
	6, 8	1932	6.2, 6.6	0.9	0.2	1.2
	F30, F31	1930-1	5.7	0.9, 1.4	....	1.4, 1.2
PACKARD	8, Super 8, 12	1934	7.6, 9.5,	2.1	....	2.8
			9.5			
	8, Super 8, 12	1933	7.6, 9.5,	2.1	....	2.8
			9.5			
	Twin 6 (905, 906)	1932	9.5	2.1	Gem. växell.	3.3
	Light 8 (128)	1932	7.6	2.4	Gem. växell.	1.9
	840, 845, 903, 904	1931-2	9.5	1.9**	....	3.3
	826, 832, 901, 902	1931-2	7.6	1.9**	....	2.8
PLYMOUTH	6	1933	4.7	1.3	Gem. växell.	1.5
	FloatingPwr. (PB)	1932	5.7	1.7	Gem. växell.	1.5
	FloatingPwr. (PA)	1931-2	5.7	1.8	Gem. växell.	1.7
	Four	1930-1	5.7	0.5, 0.7	....	1.9

SMÖRJNINGSREKOMMENDATIONER						KYLARE		
Fjäder- hängslen	Spindelbult Parallellst & dragstäng	Fläkt	Vatten pump	Ur- tramp- nings- lager	Kardanknut	Styrnacka	Kapa- citet i liter	Anmärkningar
Gummi	2/4*	....	6	MO	5/5	2	20.0, 22.7	\$Modell 421 icke frihjul.
2/4	2/4	MO	6	MO	C	2	12.3	\$Lik (**) men Mob. C
2/4	2/4	5	6	MO	5	2	26.5	för kilspår.
Gummi	2/4	MO	6	MO	C	2	15.1	
2/4	2/4	MO	6	MO	C	2	13.2	
2/4	2/4	5	6	MO	5	2	18.9	
2/4	2/4	5	6	MO	5	2	26.5	
2/4	2/4	MO	6	MO	C	2	13.2	
2/4**	2/4***	MO	6	MO	5	2	16.6, 19.9	*Frihjul, fritt val.
Se anm.	2/4\$\$\$	MO	Bijur	Bijur	5	2	20.8	**Delvis gummi.
2/4**	2/4	MO	6\$\$\$	MO	5	2	18.0, 15.1, 16.1	***Parallellstagsändar, gummi, — Stötdämp. å
Se anm.	2/4\$\$\$	MO	Bijur	Bijur	5	2	20.0	parallellstags 2/4.
Bijur	2/4\$\$\$	MO	Bijur	Bijur	5	2	20.8	\$Gummibussn. förutom
Bijur	2/4\$\$\$	MO	Bijur	Bijur	5	2	20.0	Adv. 8, för vilken bör
Gummi	2/4	MO	MO	MO	5	2	16.1	användas MG 5.
Gummi	2/4	MO	MO	MO	5	2	14.2	\$\$\$Spindelbultar, Bijur.
Gummi	2/4	MO	MO	MO	5	2	12.3	\$\$\$Modell 1170 MO.
Gummi	2/4	MO	MO	MO	5	2	11.4	x Centralsmörjning å
Bijur	2/4\$\$\$	MO	....	Bijur	5	2	15.1	Single 6.
Bijur	2/4\$\$\$	MO	....	Bijur	5	2	20.8	
Bijur	2/4\$\$\$	Bijur	MO	Bijur	5	2	12.3	
Bijur	2/4\$\$\$	MO	....	....	5	2	20.8	
Bijur	2/4\$\$\$	....	6	....	5	2	15.1	
x	2/4x	MO	MO	....	....	2	11.4	
2/4	2/4	MO	MO	MO	C*	2	23.7	*Kilspår 2/4.
2/4	2/4*	MO	6	....	**	2	18.0	*Även framfjädr. kontrollst.
2/4	2/4*	MO	6	....	**	2	14.2	**Påfylld i fabrik. Kil-
2/4	2/4***	MO	6	....	5	2	16.1, 18.0	spår 2/4.
2/4	2/4***	MO	5	....	5	2	15.4	***Parallellstagsändar,
2/4	2/4	MO	6	....	5	2	12.3	gummi.
								\$MO främre delen, MG 6
								bakre delen.
Bijur	*	....	MO	Bijur	C	2	18.9, 18.9, 37.9	*Säfram 2 icke Bijur-
*	*	MO	MO	Bijur	5	2	18.9, 18.9, 37.9	**Modell 901, 2, 3, 4, kapacit. 2.8 l. Dessa
Bijur	Bijur	MO	MO	Bijur	5	2	43.5	mod. ha 2 bakbroms-
Gummi	2/4	MO	MO	Mö	5	2	18.0	kammar. Påfyll MG 5.
Bijur	Bijur	MO	MO	Bijur	C	2	23.7, 24.6, 24.6, 24.6	
Bijur	Bijur	MO	MO	Bijur	C	2	18.9	
Bijur	Bijur	MO	6	Bijur	C	2	18.9	
Bijur	Bijur	MO	6	Bijur	C	2	23.7, 24.8	
2/4**	2/4	....	6	5	***	2	13.2, 15.1	*End. De Luxe.
2/4	2/4	....	6	5	5	2	12.3	**Även framfjädr. kontroll-
2/4	2/4	MO	MO	5	5	2	14.2	st. — Bakfjädr. fram-
2/4	2/4	MO	MO	5	5	2	13.7	ändar, gummi.
2/4	2/4	MO	....	5	....	2	13.2, 7.6	***Påfylld i fabrik., kil-
								spår 2/4.

PERSONBILAR			KAPACITET i liter			
Märke	Modell	År	Vev- hus	Växel- låda	Fri- hjul	Bak- axel
PONTIAC	8	1934	6.6	1.2	....	2.1
	8	1933	6.6	1.2	....	2.1
	V8	1932	6.6	0.5	0.2	1.4
	6	1932	5.7	0.5	0.2	1.4
	6	1930-1	5.7	0.9	....	1.4
REO	6, 8	1934	5.7, 7.6	*	....	1.4, 2.4
	6, 8	1933	5.7, 7.6	*	Gem. växell.	1.4, 2.4
	Royale	1931-2	7.6	1.4	....	2.4
	Flying Cloud 8	1930-1-2	7.6	1.4	....	2.4
	6-12, 6-25, S	1931-2	5.7	1.4	0.5§§	2.4, 2.4, 1.4
	15-6	1930	4.7	1.2	....	1.7
	20-6	1930	5.7	1.4	....	2.4
ROCKNE	65	1931-2-3	4.7,)	1.3	Gem. växell.	1.2, 1.9
	75	1931-2	6.6, 5.7)			
STUDEBAKER	Dictator 6	1934	4.7	1.3	Gem. växell.	1.2
	Com. 8, Pres. 8	1934	6.2	1.3, 1.6	Gem. växell.	1.2, 1.9
	6, Commander 8	1933	5.7, 6.2	1.5	Gem. växell.	1.9, 2.4
	Pres., Speedway	1933	6.2, 7.6	1.5, 1.9	Gem. växell.	2.4, 3.3
	Pres. 8	1931-2	7.6	2.4, 1.9	Gem. växell.	3.3
	Com. 8	1931-2	6.2	1.9, 1.5	Gem. växell.	2.4
	Dict. 8	1932	6.2	1.5	Gem. växell.	1.9
	6-55	1932	5.7	1.5	Gem. växell.	1.9
	Dict. 8	1931	5.7	1.9	Gem. växell.	1.9
	6-54	1930-1	6.6	1.1	Gem. växell.	1.9
	Pres. 8	1930	7.6	1.5	....	3.3
	Dict. 6 och 8	1930	7.6, 6.2	0.9	....	1.9
	Com. 6 & 8	1930	7.6, 6.2	0.6, 0.9	....	2.4
	6-53, (Erskine)	1930	7.6, 6.6	0.6	....	1.9
STUTZ	8	1933-4	11.4	2.8	....	1.9
WILLYS KNIGHT	66D	1931-2	7.6	0.9	0.2	2.1
	95	1931-2	7.6	0.7	0.2	1.4
	66B	1930	7.6	0.9	....	2.4
	70B, 87	1930	7.6	0.9	....	1.9
WILLYS OVERLAND	4-77	1933-4	3.8	0.5	....	0.5
	6-90, 99	1932-3	6.6	0.7, 0.8	0.2, 0.1	1.4
	8-80D, 8-88	1931-2	7.6	0.9	0.2	1.9
	98B, 97 98D	1930-1-2	6.6	0.7	0.2	1.4

SMÖRJNINGSREKOMMENDATIONER						KYLARE		
Fjäder- hängslen	Spindelbult Paralleltag & dragstäng	Fläkt	Vatten- pump	Ur- tramp- nings- lager	Kardanknut	Styrnsäcka	Kapa- citet i liter	Anmärkningar
2/4*	2/4	MO	....	C	....	2	14.2**	*Bakfjädr. framändar, gummi.
2/4	2/4	MO	....	C	....	2	14.2**	mi.
Gummi	2/4	MO	....	MO	C***	2	23.7	**Korsvattenflöde blott till
Gummi	2/4	MO	....	MO	C***	2	13.2	försökskranen, 12.8 l.
2/4§	2/4	MO	....	MO	C***	2	123, 13.2	***Kilspår 2/4. §Mod. 1931 har gummi- fjäderhängsl.
2/4	2/4	MO	....	MO	....	2	18.0, 23.7	*Autom. växellåda 2.8 l.
2/4	2/4**	MO	....	MO	5***	2	18.0, 23.7	Andra 1.7 l.
Centralsm.	2/4§	5	....	MO	5	2	21.8	**Parallelstagsändar,
2/4	2/4	5	....	MO	5	2	21.8	gummi.
2/4	2/4	5	....	MO	5	2	18.0, 18.0	***End. 8 cyl.
Gummi	2/4	....	6	....	5	2	18.9	§Spindelbult. central-
Gummi	2/4	5	....	MO	5	2	13.2	smörjn. syst.
							18.0	§§Modell S, fritt val.
2/4	2/4	5*	MO	MO**	C	2	11.4, 13.2	*MO 65. **End. modell 75.
2/4*	2/4**	MO	MO	....	***	2	15.1	*Delvis gummi.
2/4*	§	MO	....	MO	***	2	17.0	**Parallelstagsändar,
§§	§§	MO	....	MO	§§§§	2	132, 15.1	gummi.
§§	§§	MO	MO	MO	§§§§	2	17.0, 21.8	***Påfylld i fabrik., kil-
Kullag.	§§	MO	MO	MO	5	2	21.8, 19.9	spår 2/4.
Kullag.	§§	MO	....	MO	5	2	18.0, 15.1	§Spindelbult. MO, styr-
2/4	§§	MO	....	MO	5	2	13.2	länka 2/4, parallelstags-
2/4	5	MO	MO	MO	5	2	11.4	ändar, gummi.
2/4	MO	....	....	....	5	2	17.0	§§MO i oljekoppar och
2/4	5	MO	MO	MO	5	2	11.8	parallelstag el. styrlän-
Kullag.	MO	6	5	5	5	2	19.9	kar med proppar. MG 5
2/4	MO	....	....	....	5	2	14.2	i fettkoppar och MG 2/4
Kullag.	MO	....	....	MO	5	2	16.1, 13.2	i smörjn. nipplar.
2/4	§§	MO	....	....	5	2	11.8	§§§Nåltyp — kilspår 2/4. Spicer-typ MG 5.
Bijur	Bijur	Bijur	6	Bijur	C	2	26.5	
2/4	2/4	5	6	MO	C	2	16.6	
2/4	2/4	MO	6	MO	C	2	14.7	
Bijur	Bijur	5	6	....	C	2	19.9	
2/4	2/4	MO	6	5	C	2	16.1	
2/4	2/4	MO	6	5	5	2	8.5	
2/4*	2/4	MO	6	MO, 5	C, 5	2	12.8, 11.4	*Delvis gummi.
2/4	2/4	MO	6	MO	C	2	18.5	
2/4	2/4	MO	6	MO	C	2	13.2, 12.8	
2/4	2/4	MO	6	MO	C	2	12.8	

Anteckningar

Begär icke endast Gargoyle-olja, Mobiloil, eller blott A- eller
BB-olja o.s.v., utan Gargoyle Mobiloil A (uttalas Gargoil)
AF, BB o.s.v.

Önskar Ni extra exemplar av broschyren „Rätt Smörjning” antingen för Eder själv eller åt någon av Edra bekanta, bedja vi Eder ifylla nedanstående kupong och posta den under vår adress Helsingfors, Centralg. 5

VACUUM OIL COMPANY

Utklippes här

Härmed rekvireras av „RÄTT SMÖRJNING” broschyren:

..... st. under adress:

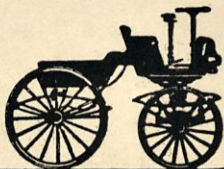
Namn:

Adress:

.....
(underskrift)

Sändes i öppet kuvert försett med 50 pennis frimärke under adr.
VACUUM OIL COMPANY,
Helsingfors.

Gargoyle Mobiloil



LIKA GAMMAL

som den första bilen!



LIKA NY

som den senaste modellen!